

Betr.: freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier
Umgestaltung der Bahrenfelder Straße

hier: Abwägung zur 2. Verschickung vom 14.03.2024

**Abwägung der zur Zweitverschickung der Verkehrsplanung
eingegangenen Stellungnahmen**

Inhaltsverzeichnis

1.	A / MR 13 (Sondernutzungen)	3
2.	A / MR 20 (Straßen und Gewässer)	3
3.	A / MR 210 (Verkehrsprojekte)	3
4.	A / MR 218	3
5.	A / MR 22 (Unterhaltung)	3
6.	A / MR 23 (Wasserwirtschaft)	3
7.	A / MR 250 (Mobilität)	3
8.	A / MR 50 (Baust., GIS, Fläche)	3
9.	A / Fahrrad-Postfach	3
10.	A / MR-L	3
11.	A / MR 356 (Bäume)	3
12.	A / VS 313 (Bodenschutz)	3
13.	A / D4	4
14.	A / Klimaschutz	4
15.	A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) vom 16.04.2024	4
16.	A / SL 20 (Bebauungspl.) vom 16.04.2024	4
17.	A / SL 30 (Landschaftspl.) vom 16.04.2024	4
18.	A / WBZ 4 (Naturschutz)	4
19.	E / MR 20 (Techn. Aufsicht)	4
20.	A / Planabstimmungen	4
21.	BIS / VD 52 vom 10.04.2024	5
22.	BIS / PK 21 vom 10.04.2024 und 02.09.2024	8
23.	BIS / GEKV (Gefahrenerkundung)	13
24.	BIS / Feuerwehr vom 10.04.2024	13
25.	BVM / Amt M vom 12.04.2024	14
26.	BSW / LP (L- u. Stadtentw.)	14
27.	BUKEA / W1 (Grundwasser)	15
28.	BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter)	15
29.	BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün)	15
30.	BWFGB / B32 (Anliegerb.)	15
31.	BWI / IT3 (Elektromobilität)	15
32.	HHVA / ÖB vom 19.03.2024	15
33.	HHVA / LSA	16
34.	LSBG/GF/IVS1	16
35.	BKM / K3225 (Denkmalschutz)	17
36.	LBV	17
37.	SRH Stadtreinigung vom 13.03.2024	17
38.	Hochbahn	17
39.	VHH vom 09.04.2024	17
40.	HVV	18
41.	SWITCHH	18
42.	Werbeträger Ströer	18
43.	Werbeträger Wall	18
44.	ADAC	18
45.	ADFC Altona vom 12.04.2024	18
46.	FUSS e.V. vom 10.04.2024	20

47.	Handelskammer G V/2	22
48.	Handwerkskammer vom 15.04.2024	22
49.	Kompetenzzentrum Barrierefreiheit vom 17.06.2024	23
50.	Seniorenbeirat Altona.....	24
51.	Steuerverband vom 25.03.2024	24
52.	VCD Nord	24
53.	freiRaum Ottensen Beirat vom 27.03.2024.....	24
54.	DEHOGA Hamburg	29
55.	1&1 Versatel Deutschland vom 15.03.2024.....	29
56.	BT Germany	30
57.	Colt Technology Services vom 14.03.2024	30
58.	Dataport vom 14.03.2024.....	30
59.	DB Kommunikationstechnik	30
60.	Deutsche Telekom	30
61.	Enercity Contracting Nord vom 14.03.2024	30
62.	euNetworks GmbH vom 14.03.2024	30
63.	EWE	30
64.	GasLINE vom 14.03.2024.....	30
65.	Gasnetz Hamburg	31
66.	Gasunie Deutschland Services vom 14.03.2024	31
67.	GETEC vom 14.03.2024	32
68.	Giftge Consult c/o nordCom.....	32
69.	Global Connect A/S.....	32
70.	Hamburg Energie vom 19.03.2024	32
71.	Hamburg Gas Consult.....	33
72.	Hamburg Wasser, HWW vom 10.04.2024	33
73.	Hamburg Wasser, HSE, servTEC vom 10.04.2024.....	34
74.	HanseWerk Natur.....	36
75.	ImmoMediaNet.....	36
76.	LWLcom vom 14.03.2024	36
77.	MTI Teleport München vom 14.03.2024	36
78.	PKV Projektleitung & Kabelverl.....	36
79.	PLEdoc vom 14.03.2024.....	36
80.	PYUR (Primacom, Martens).....	37
81.	SH Netz	37
82.	Stromnetz Hamburg	37
83.	Telefonica	37
84.	Telia Carrier Germany vom 14.03.2024.....	37
85.	Verizon Deutschland vom 18.03.2024	38
86.	Vodafone Kabel Deutschland vom 02.04.2024.....	38
87.	Wärme Hamburg GmbH.....	38
88.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 18.03.2024	38
89.	wilhelm.tel.....	38
90.	willy.tel.....	38
91.	P + R-Betriebsgesellschaft mbH	38
Anhang zum Abwägungsvermerk		Fehler! Textmarke nicht definiert.

Erläuterungen:

Die Originaltexte der Stellungnahmen wurden wie folgt angepasst:

- Grußformeln wurden ausgelassen.
- Mitgeschickte Bilder werden aufgrund unklarer Urheberrechte nicht dargestellt, sondern deren Inhalt durch den Verfasser beschrieben (in kursiv geschrieben).“

Stellungnahme	Abwägung
1. A / MR 13 (Sondernutzungen) Keine Stellungnahme erfolgt.	
2. A / MR 20 (Straßen und Gewässer) Keine Stellungnahme erfolgt.	
3. A / MR 210 (Verkehrsprojekte) Keine Stellungnahme erfolgt.	
4. A / MR 218 Keine Stellungnahme erfolgt.	
5. A / MR 22 (Unterhaltung) Keine Stellungnahme erfolgt.	
6. A / MR 23 (Wasserwirtschaft) Keine Stellungnahme erfolgt.	
7. A / MR 250 (Mobilität) Keine Stellungnahme erfolgt.	
8. A / MR 50 (Baust., GIS, Fläche) Keine Stellungnahme erfolgt.	
9. A / Fahrrad-Postfach Keine Stellungnahme erfolgt.	
10. A / MR-L Keine Stellungnahme erfolgt.	
11. A / MR 356 (Bäume) Keine Stellungnahme erfolgt.	
12. A / VS 313 (Bodenschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.	








Stellungnahme	Abwägung
13. A / D4 Keine Stellungnahme erfolgt.	
14. A / Klimaschutz Keine Stellungnahme erfolgt.	
15. A / SL 10 (Übergeordnete Pl.) vom 16.04.2024 Bahrenfelder Straße Die Große Rainstraße weist eine hohe bis sehr hohe Vulnerabilität gegenüber Hitze und Starkregen auf. Auf Grund des Geländetiefpunktes und der Fließweg ist eine mögliche Überflutungsgefährdung bei Starkregenereignisse zu berücksichtigen. Der Bahrenfelder Straße weist von einer moderate zu eine sehr hoher Anfälligkeit gegenüber Hitze und Starkregen auf. Das Hitzeinseleffekt ist an beiden Straßen sowohl Tags als auch nachts Stark geprägt. Das Versickerungspotential in dem südlichen Abschnitt der Bahrenfelder Straße sollte genutzt werden. Das Bezirksamt Altona strebt die Förderung der lokale Regenwasserbewirtschaftung zur Verbesserung des naturnahen Wasserhaushaltes und des Mikroklimas, sowie für die Reduzierung der Regenwassereinleitung in Mischwassersiele. Daher würden wir es begrüßen, wenn verschiedene Möglichkeit der lokale Regenwasserbewirtschaftung bei Umbaumaßnahmen integriert werden. Die Entwicklung dieses Gebietes zu einem autoarmen Quartier, bring eine einmalige Chance für die lokale Regenwasserbewirtschaftung in ein innenstädtisches Quartier.	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Ausführungsplanung mit Hamburg Wasser Rücksprache gehalten. Zur Linderung der Hitzegefahren sind Entsiegelungen durch Baumpflanzungen geplant.</p> <p>In der Bahrenfelder Straße werden je zwei Baumneupflanzungen im nördlichen und südlichen Abschnitt vorgesehen. Die bestehenden Baumscheiben im südlichen Bereich werden vergrößert, um das Versickerungspotential zu erhöhen.</p> <p>Notwendige und mögliche Maßnahmen zur lokalen Regenwasserbewirtschaftung werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit Hamburg Wasser geprüft.</p>
16. A / SL 20 (Bebauungspl.) vom 16.04.2024 Siehe lfd. Nr. 15	
17. A / SL 30 (Landschaftspl.) vom 16.04.2024 Siehe lfd. Nr. 15	
18. A / WBZ 4 (Naturschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.	
19. E / MR 20 (Techn. Aufsicht) Keine Stellungnahme erfolgt.	
20. A / Planabstimmungen Keine Stellungnahme erfolgt.	

Stellungnahme	Abwägung
<p>21. BIS / VD 52 vom 10.04.2024 planungsübergreifend:</p> <p>Grundsätzlich stimmt VD 52 wie auch bereits das PK 21 den minimierten Breiten innerhalb der Fahrradstraße bzw. des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer generell vorgesehenen Breite von 4,50m oder weniger nicht zu. Der Ansatz Begnungsfall Pkw/Lastenrad wird als nicht ausreichend angesehen. Es ist der Ansatz Lkw/Fahrrad besser noch Lkw/ Lastenrad zu wählen. Der Lieferverkehr dürfte im Planungsgebiet eine entscheidende Rolle spielen.</p> <p>Die unter TOP2 des Protokolls der Besprechung vom 07.03.2024 dokumentierte Aussage, dass seitens VD 52 keine Beanstandungen der Fahrbahnbreiten bestehen, wird nach Kenntnis der geamten Unterlagen der 2. Verschickung revidiert.</p> <p>Grund hierfür sind Verkehrssicherheitsbedenken, die im weiteren Verlauf dieser Stellungnahme ausgeführt werden.</p> <p>Wie in der Stellungnahme des PK 21 vom 20.09.2023 vermerkt, entspricht die Fahrbahnbreite von 4,50m nicht den Vorgaben der ReStra. Entsprechend Punkt 6.3 „Fahrradstraßen“ wird zur ERA folgendes ergänzt: „Bei Fahrradstraßen, die durch Radfahrer im Zweirichtungsverkehr befahren werden dürfen, ist für das sichere Nebeneinander- und Vorbeifahren der Radfahrer in der Regel eine Fahrgasse mit einer Breite von $\geq 4,00$ m erforderlich. Nutzungsanforderungen zusätzlich freigegebener Verkehrsarten sind bei der Breitenfestlegung ggf. gesondert zu berücksichtigen.“</p> <p>Ist also z.B. in der Großen Rainstraße als Fahrradstraße die Befahrung durch Lkw in der Einbahnstraße möglich, ist somit mindestens der Begegnungsfall Lkw/Fahrrad besser sogar Lkw/Lastenrad anzusetzen. Dieser beträgt entsprechend der RaSt06, Bild 17 4,80m im Regelfall und bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen 4,70m. Bei Lastenrädern erhöhen sich die Breitenmaße um jeweils 30cm. Sollte der Straßenbaulastträger die vorgesehenen Breiten beibehalten wollen, so wäre die Herstellung nicht regelkonform und aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht verkehrsunsicher. Insbesondere die geplanten Teilabschnitte mit 4,00m bzw. 3,80m, vor allen aber der Teilabschnitt mit 3,65m vor dem Kurvenbereich Bahrenfelder Straße / Große Rainstraße.</p>	<p>Kenntnisnahme, siehe aktualisierte Stellungnahme PK21 (Ifd.Nr. 22) vom 02.09.2024</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>s.o.</p> <p>s.o.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Dieses vor allem aufgrund der durch die Bebauung (Bahrenfelder Straße 110) eingeschränkten Sichtbeziehungen.</p> <p>Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung wäre für entsprechende Bereiche somit nicht möglich.</p> <p>Dem Erläuterungsbericht zur Bahrenfelder Straße ist auf S. 19 zu entnehmen: „Diese Fahrbahnbreite entspricht den Anforderungen der Regelwerke und ist vor dem Hintergrund der sehr geringen Kfz-Verkehrsstärken und Erfahrungen aus anderen Fahrradstraßenplanungen als ausreichend breit zu beurteilen.“</p> <p>Wie begründet sich diese Ansicht, wenn zuvor davon die Rede ist, dass der Begegnungsfall Lkw/Lastenrad einer Breite von 5,10m bedarf.</p> <p>Wie entsteht die These, dass tagsüber kein uneingeschränkter Individualverkehr vorherrschen wird?</p> <p>Die Zufahrtsbeschränkungen gelten im Zeitraum von 23-11h. Somit findet tagsüber zumindest zeitweise uneingeschränkter Individualverkehr statt. Der Begegnungsfall Lkw/Lastenrad ist somit durchaus realistisch. Es stellt sich daher die Frage, wie nach Ansicht der Planenden dieser Begegnungsfall erfolgen soll, wenn keine ausreichenden Fahrbahnbreiten vorhanden sind.</p> <p>Die Planung sieht für diesen Fall nicht einmal partielle Aufweitungen vor.</p> <p>Das ZZ „Kennzeichenerfassung“ kein Vz des VZ-Kat. Es bedarf einer Einzelfallgenehmigung durch A43.</p> <p>Zudem erscheint das VZ 101 „Gefahrenstelle“ in diesem Zusammenhang als unzutreffend.</p> <p>Planungsunterlagen Bahrenfelder Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Beschilderung der Abstellmöglichkeiten für Lastenräder ist aus Sicht der VD 52 obsolet, sofern sich die Nutzung bereits aus der baulichen Herstellung, z.B. durch Abstellbügel für Lastenräder ergibt. • Die an der Mottenburger Twiete vorgesehene Beschilderung durch VZ 2445 „Feuerwehruzufahrt“ ist kein amtliches VZ der StVO/des VZ-Kataloges und kann somit straßenverkehrsbehördlich nicht angeordnet werden. Rein rechtlich handelt es sich hierbei um eine im Baugenehmigungsverfahren durch die Bauprüfungsabteilung des Bezirksamtes veranlasste (und somit als amtlich zu betrachtende) DIN-Beschilderung einer Feuerwehruzufahrt. 	<p>s.o.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich des geplanten Pollersystems und der Zufahrtsbeschränkenden Beschilderung laufen aktuell Abstimmungen u.a. zwischen HHVA, BIS, FW und BWVI. Ein Ergebnis steht noch nicht fest.</p> <p>Kennntnisnahme. Die Beschilderung wird aus den Plänen herausgenommen.</p> <p>Kennntnisnahme. Der Bereich wurde in Abstimmung mit der Feuerwehruzufahrt verlegt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Die Beschilderung mit VZ 267 „Verbot der Einfahrt“ an der Mottenburger Twiete ist zu entfernen. Bei der Mottenburger Twiete handelt es sich aufgrund der baulichen Herstellung um eine Gehwegfläche, die grundsätzlich nicht zu befahren ist. Die vorhandene Bordsteinabsenkung dient einzig der Befahrbarkeit durch die Feuerwehr. • Die Beschilderung durch VZ 290.1 (Bahrenfelder Straße) erscheint bei Betrachtung der Gesamtplanung an der vorgesehenen Stelle nicht sinnvoll. Diese war in Betracht gezogen worden, um vormals vorgesehene, aber rechtlich unzulässige Grenzmarkierungen zu kompensieren. Da im gesamten Bereich der südlichen Bahrenfelder Straße, sowie innerhalb des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches das Parken untersagt werden soll, könnte die Beschilderung auf den Gesamtbereich ausgedehnt werden. Das ZZ 1053-30 „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ ist zu entfernen, da entsprechende Flächen nicht existieren und Parken nicht vorgesehen werden soll. Hiermit würde erreicht, dass dort, wo die Breiten der Fahrbahn es zulassen, allenfalls regelkonform gehalten werden dürfte. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite von derzeit maximal 4,80m kann in den meisten Bereichen ohnehin nicht gehalten werden. • Zudem könnte aus Sicht der VD 52 die Einzelbeschilderung für die Ladezonen entfallen, da die Zonenbeschilderung diese kompensieren würde. Die Seitenstreifen wären aufgrund der Zonenbeschilderung in Verbindung mit der Bodenmarkierung „Ladezone“ als solche zu erkennen. • Sollte im weiteren Planungsverlauf entschieden werden, die Einzelbeschilderung aufrecht zu erhalten, so ist an den jeweiligen VZ-Trägern das ZZ 1012-30 zu entfernen. Diese ist obsolet, da der Schriftzug „Ladezone“ als Markierung im Seitenstreifen vorgesehen wird. • Welchem Zweck dienen die Absperrpfosten im Bereich des Seitenstreifens auf Höhe des Spritzenplatzes? Es handelt sich hierbei um Absperrlemente die straßenverkehrsbehördlich angeordnet werden müssten. Hierfür muss es aber eine verkehrsrechtliche Begründung geben. • Die Ladezone in der Bahrenfelder Straße 122-126 ist mit einer Breite von 2,30m nicht ausreichend dimensioniert. Ladezonen sind grundsätzlich mit einer Breite von 2,50m zu berücksichtigen. 	<p>Kenntnisnahme. Der Bereich wurde in Abstimmung mit der Feuerwehrezufahrt verlegt.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und die Beschilderung entfällt.</p> <p>Kenntnisnahme. In Abstimmung mit PK21 bleiben die Einzelbeschilderungen der Ladezonen erhalten.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Beschilderung wird vor Anordnung durch das PK21 im Detail geprüft. Im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit von Markierungen erscheint die Beschilderung auf VZ-Träger an dieser Stelle jedoch geeignet.</p> <p>Der Beginn des zufahrtsbeschränkten Bereiches wurde umgestaltet und der Seitenraum baulich angepasst, um eine Umfahrt der Absenkpoller auszuschließen. Je nach tatsächlich eingesetztem System wird der Bereich ggf. noch umgestaltet.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt und die Breite auf 2,5 m angepasst.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Fahrradstraße im Bereich des Ottenser Kreuz aufgehoben werden soll. Zudem erscheint dieses nicht sinnhaft. Es wird um Erläuterung gebeten. • Die Beschilderung der Radwegführung im Ottenser Kreuz zwischen Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße mittels VZ 250 und ZZ 1022-10 ist obsolet, da es sich um einen baulichen Radweg handelt, der aufgrund seiner Herstellung als solcher zu erkennen ist und rechtlich durch Kfz nicht befahren werden darf. Die Anbindung des Radweges an die Straßen ist als „Überfahrt“ herzustellen, um baulich zu verdeutlichen, dass der aus dem Radweg kommende Verkehr gemäß §10 der StVO wartepflichtig ist. 	<p>Der Hinweis wurde geprüft und die Beschilderung angepasst.</p> <p>Der Hinweis wurde geprüft und die Beschilderung angepasst.</p>
<p>22. BIS / PK 21 vom 10.04.2024 und 02.09.2024 Stellungnahme StVB PK 21 zu der 2. Verschickung</p> <p>Stellungnahme vom 02.09.2024 Beteiligung am Verfahren A / MR 254 freiRaum Ottensen - Das autoarme Quartier- Stellungnahme hier: Nachtrag zu Stellungnahme zur 2. Verschickung StVB PK 21 v. 10.04.2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bei dem Planungsprojekt „freiRaum Ottensen – autoarmes Quartier“ handelt es sich um die Umpfanung und Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes, in Teilbereichen der Bahrenfelder Straße und der Ottenser Hauptstraße, zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs. Die Straßenverkehrsbehörde PK 21 wird hinsichtlich der Prüfung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der regelkonformen Umsetzung der Straßenverkehrsordnung am Verfahren beteiligt. 2. Als Ergebnis aus diversen Gesprächen zwischen dem Bezirk Altona und der Straßenverkehrsbehörde PK 21, zuletzt am 25.06.2024, stimmt die Straßenverkehrsbehörde PK 21 den geplanten untermaßigen Fahrbahnbreiten von vier Metern zu. Sollte das Amt A 443/BIS zu einem anderen Ergebnis kommen, müssen die Gespräche weiter fortgesetzt werden. <p>-----</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Stellungnahme vom 10.04.2024</p> <p>1. Bei dem Planungsprojekt „freiRaum Ottensen – autoarmes Quartier“ handelt es sich um die Umplanung und Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes, in Teilbereichen der Bahrenfelder Straße und der Ottenser Hauptstraße, zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs. Die Straßenverkehrsbehörde PK 21 wird hinsichtlich der Prüfung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der regelkonformen Umsetzung des Straßenordnung am Verfahren beteiligt. nachstehende Unterlagen lagen zur Sichtung und Prüfung vor:</p> <p>Bahrenfelder Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> MOA22123_240313_03_EB 2.VS EF.pdf MOA22123_240313_TX_AbwägungBS_1.V.pdf MOA22123_240313_ZV_VA_LP-01.pdf MOA22123_240313_ZV_VA_LP-02.pdf MOA22123_240313_ZV_VA_LP-03.pdf MOA22123_240313_ZV_VA_UP-01.pdf Verteilerblatt Bahrenfelder Straße 2VS.pdf <p>2. Die Umgestaltung und Umplanung, eines vor über 100 Jahren gewachsenen Stadtteils, ist für alle beteiligten Stellen eine hohe Herausforderung. Eine Umsetzung der bestehenden Regelwerke zur Planung und Einrichtung von öffentlichen Flächen, Plätzen und Straßen, erweist sich durch die bestehende Bebauung diverser Vorgaben von den zu beteiligen Fachämtern, Behörden und sonstigen Einrichtungen, als besonders schwierig. Bei allen Bedürfnissen und eingebrachten Ideen in die laufende Planung, ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer von höchster Priorität. Diese Stellungnahme wurde auf der Grundlage des eingereichten Planungsstandes gefertigt. Bisher liegen der Straßenverkehrsbehörde PK21 keine Einlassungen der Feuerwehr Hamburg zu diesem Planungsprojekt, bezüglich der Rettungswege und Feuerwehraufstellfläche, vor. Diese können unter Umständen eine erheblich aufwendige Umgestaltung des Planungsgebietes nach sich ziehen.</p> <p>3. <u>Stellungnahme zu einzelnen Abschnitten und Einrichtungen der 2. Verschickung für die Bahrenfelder Straße:</u></p>	

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Geplante Absenkpoller im Bereich Bahrenfelder Straße / Kleine Rainstraße und Bahrenfelder Straße / Erzbergstraße. Von Seiten des Bezirks liegen keine Unterlagen vor, aus welchen hervorgeht, wie die technische Installation und Bedienung, inklusive Notfallbedienung, umgesetzt werden soll. Eine Klärung, wie und in welchem Umfang Einsatz- und Rettungsfahrzeuge, sowie Notdienste der Versorgungsträger, ungehinderte Zufahrt erhalten, wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht erbracht. Sollten entsprechende Unterlagen vorgelegt werden, die die vorgenannten Ablehnungsgründe aufheben, werden diese durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft und eine ergänzende Stellungnahme gefertigt. Die Absenkpoller sind grundsätzlich so zu planen, dass Fahrzeugführer mit fehlender Zufahrtberechtigung, ohne weitere Rangiertätigkeiten in die frei zu befahrenen Straßen ausweichen können. Die Absenkpoller müssen somit vor bzw. in der Einmündung geplant werden. Eine andere Planung würde zur Folge haben, dass Fahrzeugführer rechtswidrig rückwärts aus der Einbahnstraße fahren müssten. Die bisherige Planung der Standorte für die Absenkpoller ist nicht anordnungs- und genehmigungsfähig. • Wie bereits in der Stellungnahme zur 1. Verschickung angeführt, ist grundsätzlich gem. den Vorgaben der ReStra und RaSt06, Bild 17, mit einer Fahrbahnbreite von 4,80m (bei zu erwartenden Lastenrädern +0,30m Bewegungsspielraum) zu planen. Bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen sind mind. 4,70m einzuplanen. Ein Vergleich zu bereits vorhandenen Fahrradstreifen, wie die aufgeführte Thadenstraße, kann nicht stattfinden. Diese weißt nicht die in der Bahrenfelder Straße und Ottenser Hauptstraße durchgängig vorhandenen Gewerbebetriebe auf. Eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung kann unter diesen Umständen nicht erteilt werden. Weder für die Bahrenfelder Straße noch für die Ottenser Hauptstraße. • Eine Nutzung der Ladezonen für Fahrzeuge von Menschen mit Behinderung (wie vom Bezirk in der öffentlichen Anhörung v. 02.04.2024 angekündigt) wird zugestimmt. Jedoch müssen dann die Breiten der Ladezonen entsprechend den 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Gemäß Abstimmung vom 03.09.2024 bleiben die Standorte der absenkbaren Poller einschl. der ausgewiesenen zufahrtsbeschränkenden Beschilderung bis zur finalen Festlegung des eingesetzten Pollersystems erhalten und werden mit Vorbehalt angeordnet.</p> <p>Siehe aktualisierte Stellungnahme PK21 vom 02.09.2024</p> <p>Für die Ladezonen ist keine Nutzung als barrierefreier Parkstand mit Dimensionierung nach ERA einschließlich entsprechender VZ-Beschilderung geplant. Es besteht grundsätzlich die Nutzungsmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen. Ggf. wird im Nachgang eine angepasste Beschilderung ergänzt.</p>

Stellungnahme

Abwägung

Vorgaben gem. EAR 283, Abschnitt 3.4.2 Bild 12, annähernd angepasst werden.
oder Ausparken in der für die Kurvenfahrt benötigten Fläche.

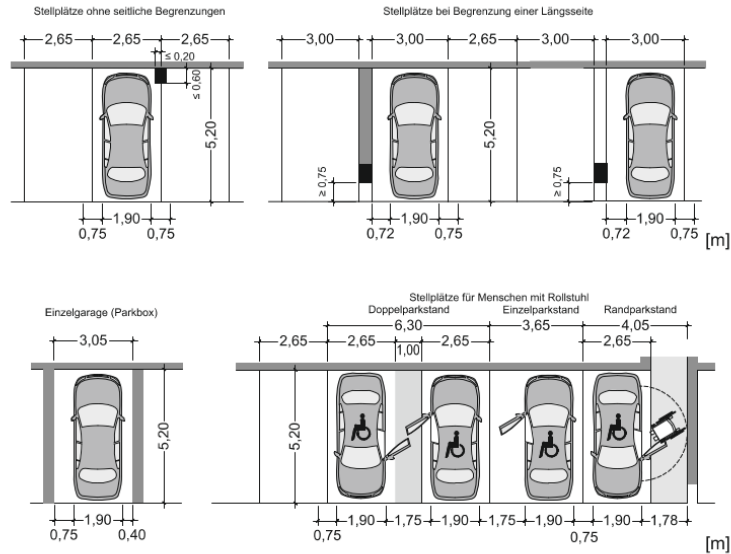
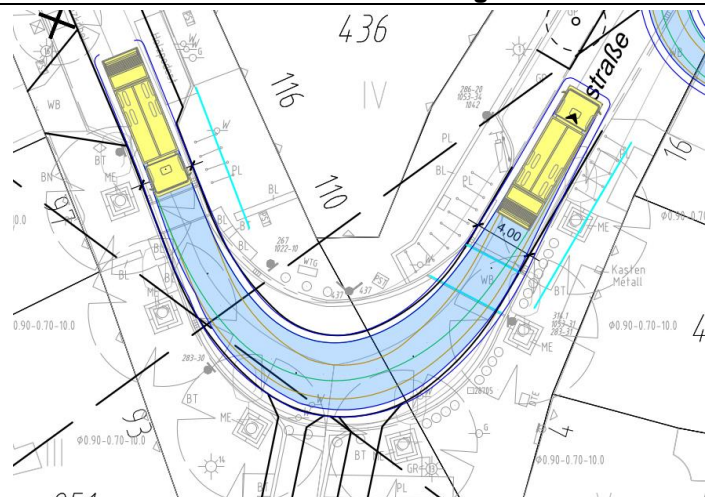


Bild 12: Abmessungen für Pkw-Stellplätze

- Die Fahrbahn im Kurvenbereich von der Bahrenfelder Straße zur Große Rainstraße muss für die Verkehrssicherheit entsprechend der maßgeblichen Schleppkurven eines LKW (3-Achser, mind. 12t) im Zusammenhang mit dem Begegnungsverkehr Lastenrad angesetzt werden. Auch wenn die Umplanung als Ziel einen reduzierten Kraftfahrzeugverkehr einplant und vorsieht, findet dieser Begegnungsverkehr trotzdem statt. Aus dem genannten Grund muss die Gehwegbreite entsprechend reduziert werden. Der jetzigen Planung kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zugestimmt werden.

Siehe aktualisierte Stellungnahme PK21 vom 02.09.2024.

Stellungnahme



- Der Beibehaltung des Zweirichtungsrادweges am Ottenser kreuz wurde bereits in der 1. Verschiebung zugestimmt. In der Unfallstatistik ist dieser Bereich unauffällig. Eine Verbreiterung hätte zur Folge, dass Radfahrende mit höheren Geschwindigkeiten diese Stelle passieren. Fußgänger müssen eine wesentlich größere Strecke überwinden, um den Radweg passieren zu können. Dieses erhöht das Unfallrisiko zum Nachteil der Fußgänger. Aus diesem Grund wird die Verbreiterung des Zweirichtungsrادweges abgelehnt.
- Der Fahrbahnbreite von 4,00 m zwischen Ottenser Hauptstraße und Erzbergerstraße wird nicht zugestimmt. Diese muss mindestens 4,70 m betragen. Die längeren Fahrzeugabmessungen der Marktbeschicker und der dadurch größeren benötigten Bewegungsräume zum Ein- und Ausfahren in die bzw. aus der Ladezone ist notwendig, um eine unnötige Gefährdung zu vermeiden und Unfälle zu verhindern. Auch hier ist als Grundlage die RAST 06 mit den entsprechenden Bemessungsfahrzeugen anzuwenden.
- Der bisher vorhandene Fußgängerüberweg im Bereich Kleine Rainstraße Einmündung Bahrenfelder Straße ist in der neuen Planung mit übernommen worden. Auf Grund der vorherrschenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Km/h und dem geplanten Übergang in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20 Km/h), bedarf es einer Begründung der Notwendigkeit, um den Fußgängerüberweg

Abwägung

Kenntnisnahme

Siehe aktualisierte Stellungnahme PK21 vom 02.09.2024

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zur Schulwegsicherung und zur Sicherung schutzbedürftiger Personen (u.a. Kita im Umfeld) ist die Beibehaltung des FGÜ geboten. A/MR übersendet eine separate schriftliche Begründung an das PK21

Stellungnahme	Abwägung
<p>aufrecht zu erhalten und anordnungsfähig einzurichten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Planung der Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in eigenen Parkständen wird seitens der Straßenverkehrsbehörde PK 21 zugestimmt. Eine Beschilderung mit den VZ 314 StVO und Zusatzzeichen 1010-69 StVO ist nicht notwendig. <p>4. Sonstige Hinweise Es wurde bisher keine nachvollziehbaren Pläne zur verwaltungstechnischen Abwicklung der Beantragung und Erteilung von Zufahrtsgenehmigungen vorgelegt. Gerade bei der geplanten zeitlichen Beschränkung der freien Zufahrtsmöglichkeit, ist dieses für die Anwohner und Gewerbetreibenden ein wichtiger Punkt. Dieser muss zügig geklärt und entsprechend kommuniziert werden. Anwohner wie Gewerbetreibende müssen sich, mit entsprechendem Vorlauf, an die neuen Gegebenheiten anpassen und planen können.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Beschilderung wird aus den Plänen herausgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich des geplanten Pollersystems und der Beschilderung laufen aktuell Abstimmungen u.a. zwischen HHVA, BIS, FW und BWVI. Ein Ergebnis steht noch nicht fest.</p>
<p>23. BIS / GEKV (Gefahrenerkundung) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>24. BIS / Feuerwehr vom 10.04.2024 Zu dem oben genannten Vorhaben haben wir keine Bedenken, wenn folgende generelle Forderungen berücksichtigt werden. Diese Forderungen sind auch während der Bauphasen sicherzustellen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bei allen Änderungen, die die verkehrliche Infrastruktur betreffen, ist weiterhin die Einbindung der Feuerwehr (F02120) erforderlich. • Ansprechpartner: verkehr@feuerwehr.hamburg.de • Lichte Durchfahrtshöhen unter Rohrbrücken, E- Leitungen, Straßenbeleuchtung, etc. müssen mind. 3,50m betragen. • Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut / zugebaut werden. • Erfüllung der Anforderungen der §§ 5, 17 HBauO. • Die Anleiterbarkeit an bestehenden Gebäuden muss in jedem Fall gewährt bleiben. • Für Feuerwehruzufahrten gelten die Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr. • Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden. • Sicherstellung des zweiten Rettungsweges gem. § 31 HBauO. • Für den Nachweis zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über die Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind grundsätzlich die Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr sowie die FAQ zu § 5 HBauO – Zugänge und Zufahrten 	<p>Die Hinweise werden in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>auf den Grundstücken (Nachweis Feuerwehraufstellflächen für Anleiterung) der BSW zu beachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase sind mit der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen. Ansprechpartner: Wachführer der Feuer- und Rettungswache Altona, Email: wf12@feuerwehr.hamburg.de <p>Wie bereits im Termin am 09.01.2024 angesprochen, weisen wir noch einmal explizit darauf hin, dass bei der Positionierung von Beleuchtung, Ausstattung/Möblierung, Straßenbegleitgrün, Fahrradbügel, etc. Feuerwehraufstellflächen großzügig berücksichtigt werden sollten. Gleiches gilt für die Kurven- und Zufahrtssituation (großzügige Dimensionierung der Schleppkurven). Die Zufahrt ins Quartier für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge muss trotz Absenkpoller/ Polleranlagen dauerhaft und ohne Zeitverzug gewährleistet sein. Damit zusammenhängend wird der Abwägungsvermerk zur Stellungnahme des PK 21 (unter Pkt. 22) seitens der Feuerwehr positiv zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Konkrete Anforderungen wurden im Rahmen eines Ortstermins am 13.08.2024 abgestimmt (u.a. Zufahrt Mottenburger Twiete, fahrdynamische Nachweise, Lage von Fahrradbügel).</p>
<p>25. BVM / Amt M vom 12.04.2024 Die BVM nimmt zu beiden Verschickungen Stellung wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnbelag Fahrradstraße <ul style="list-style-type: none"> ○ Wir empfehlen eine gute und komfortable Befahrbarkeit der Fahrradstraße herzustellen und demnach in der Bahrenfelder Straße sowie beim Ottenser Kreuz den Standardbelag Asphalt zu verwenden. Insbesondere beim Ottenser Kreuz sollte eine komfortable Befahrbarkeit für Radfahrende ermöglicht werden, damit diese nicht in die Nebenflächen ausweichen. Auch für die Ottenser Hauptstraße empfehlen wir für eine gute Befahrbarkeit die Verwendung von Asphalt. • Fahradabstellanlagen <ul style="list-style-type: none"> ○ Nach unserer Einschätzung wird in dem Bereich ein hoher Bedarf an Fahrradparkplätzen bestehen. Daher empfehlen wir insbesondere zusätzliche Lastenradbügel vorzusehen. ○ Die Zahlen zum Fahrradparken in den Kapiteln 2.8 und 3.8 sowie die Bilanz passen nicht zusammen. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die genaue Ausgestaltung der Materialität erfolgt in der Ausführungsplanung.</p> <p>In der Ottenser Hauptstraße werden die besonderen Ansprüche des Denkmalschutzes berücksichtigt und daher geschnittenes Großpflaster vorgesehen.</p> <p>Die Verortung von Fahrradabstellbügel wird bis auf wenige Ausnahmen zunächst aus den Planzeichnungen entfernt. Die Abwägung, an welchen Stellen weitere Fahrradabstellbügel installiert werden sollen, wird in die Erarbeitung der Freiraumgestaltung verschoben. Siehe hierzu Erläuterungsbericht Kapitel 3.8. Die Bilanz wurde geprüft und angepasst.</p>
<p>26. BSW / LP (L.- u. Stadtentw.) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
27. BUKEA / W1 (Grundwasser) Keine Stellungnahme erfolgt.	
28. BUKEA / W2 (Gr. Direkteinleiter) Keine Stellungnahme erfolgt.	
29. BUKEA / N1 (Lpl. Und Stadtgrün) Keine Stellungnahme erfolgt.	
30. BWFGB / B32 (Anliegerb.) Keine Stellungnahme erfolgt.	
31. BWI / IT3 (Elektromobilität) Keine Stellungnahme erfolgt.	
32. HHVA / ÖB vom 19.03.2024 Kurzbeschreibung Der in der Ottenser Hauptstraße in 2.VS vom 13.03.2024 geplante Freiraum-charakter wird in der Bahrenfelder Straße konsequent fortgesetzt. Auch die Bahrenfelder Straße erfährt mit vorliegender Planung fußläufig betont im frei-Raum Ottensen die Aufenthaltsqualität einer Fußgängerzone. So wird im Plangebiet das Parken vollständig aufgehoben, der motorisierte Durchgangsverkehr zukünftig vollständig gesperrt, Anliegerverkehre zeitlich beschränkt. Einbahnstraßenregelungen bleiben erhalten. Im überplanten Bereich liegen umfangreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen. Radverkehre werden im gegenläufigen Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Womöglich werden Tiefborde angelegt. Zum Erhalt hochfrequenzierter Nebenflächen und Baumstandorten sind Ladezonen, Sperrflächen, Fahrradabstellanlagen wechselseitig unter Beachtung der auf eine Mindestbreite von 4,5 m reduzierte Fahrbahn einzurichten. Die Aufhebung linearer Fahrbahnführung betont die Fußgängerzonen vergleichbare Aufenthaltsfunktion. „Ottensen macht Platz“. Vielgestaltige und verweilende Fußgängerverkehre, hochfrequenzierte Gastronomien stellen insgesamt einen erhöhten Sicherheitsanspruch hin zu kleinteiliger Ausleuchtung der regen Fußgängerverkehren, den vielschichtigen Situationen einer Geschäftsstraße. Änderungen an Anlagenteilen der öffentlichen Beleuchtung Die Lichtmasttrasse verläuft entlang der Südseite in unregelmäßigem Längsabstand zwischen 28 und 63 m im Sicherheitstrennstreifen und im Gehweg. Künftig wird hier die	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Bahrenfelder Straße bis in die Große Rainstraße als fußläufig betonte Geschäftsstraße mit eindeutig gleichmäßiger Beleuchtung und Längsabständen zwischen um 30 m (und 65 cm vom Bord) in LED-Technik hervorgehoben eine Erweiterung der bedeutenden zentralen Treffpunkte im freiRaum Ottensen.</p> <p>Die 12 Auslegermaste im Bestand sind aufgrund hohen Alters bei Mastversetzungen nicht weiter zu verwenden, zu Lasten Straßenbau zu erneuern. Die Anlage wird insgesamt auf LED umgerüstet. Mit Rückbau des FGÜ Bahrenfelder Straße/Ottenser Hauptstraße entfällt dessen Anstrahlung. Am FGÜ Bahrenfelder Straße / Ottenser Hauptstraße wird die Anstrahlung der Verkehrsplanung angepasst.</p> <p><i>Stellungnahme zum Abwägungsvermerk zur 1.VS 31.07.2023</i></p> <p>- Zu Ziffer 4, „Um die Fußwege weitgehend freizuhalten, soll da wo möglich auf das Aufstellen von Mastleuchten verzichtet werden. Zwischen den Hauswänden Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße Nord sollen Hängeleuchten über der Fahrbahnmitte angebracht werden.“:</p> <p>Die Lichtmasttrasse wird auf 0,65 m zum Bord gesetzt, sodass Fußwege freigehalten bleiben. Eine Behinderung der Fußverkehre ist nicht gegeben, ein Umbau der Beleuchtung als Spannseilanlage nicht ableitbar</p> <p>- Zu Ziffer 22 BIS / PK21 vom 20.09.2023:</p> <p>Der im Einmündungsbereich Bahrenfelder Straße in die Kleine Rainstraße vorhandene FGÜ fällt mit geplanter Verkürzung aus der Bestandswahrung. Seitens der Verwaltung wird gemäß der Bestandssituation des FGÜ von einem hohen Querungsbedarf sowie einem zu schützenden Personenkreis ausgegangen, bleibt nach Rücksprache mit dem PK21 trotz geplanter 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung und Durchfahrtsperre motorisierter Verkehre bestehen und wird gemäß bundeseinheitlicher R-FGÜ2001 mit einem schrägstrahlenden Scheinwerfer ausgestattet.</p> <p>- Zu Ziffer 45, Fuss e.V. vom 05.09.2023:</p> <p>Beleuchtungsmaste werden auf 65 cm zum Bord positioniert, der Fußverkehr wird nicht behindert. Technische Änderungen bleiben vorbehalten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>33. HHVA / LSA Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>34. LSBG/GF/IVS1 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>35. BKM / K3225 (Denkmalschutz) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>36. LBV Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>37. SRH Stadtreinigung vom 13.03.2024 Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 2. Verschickung zum Ausbau der Bahrenfelder Straße im Rahmen des Projektes freiRaum Ottensen zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme weiterhin zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen auch während der Umbauphase gewahrt bleiben. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig. (mindestens 3 Wochen vor Baubeginn) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	Kenntnisnahme.
<p>38. Hochbahn Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>39. VHH vom 09.04.2024 ÖPNV im/am Plangebiet Im Verlauf Alma-Wartenberg-Platz – Kleine Rainstraße und an der Haltestelle Große Rainstraße verkehrt auch die Linie 16 mit sechs Fahrten pro Stunde. Die Linie 2 bietet stadteinwärts in den beiden Spitzenstunden sieben Fahrten pro Stunde.</p> <p>Auf der Klausstraße fahren die Linien 1 und 115. An der LSA Bahrenfelder Straße / Klausstraße ist sicherzustellen, dass der ÖPNV nicht beeinträchtigt wird (z.B. hochwirksame LSA-B). Durch die Verdrängung des ruhenden Verkehrs in die umliegenden Straßen, die von Bussen befahren werden, kann es zu Störungen des Betriebes kommen. Hier sollte eine engmaschige Überwachung in der Anfangszeit erfolgen.</p> <p>Lageplan 1 Wir greifen den Hinweis der HOCHBAHN vom 28.08.2023 und die Abwägung auf, die aber nicht darlegt, warum der Stellungnahme nicht gefolgt wird. Wir halten diesen Hinweis aufrecht, da dieser eine große Erleichterung für den ÖPNV an dieser Stelle ist, zudem trägt es zur Verkehrssicherheit bei. Dass der Alma-Wartenberg-Platz jenseits der Planungsgrenze liegt ist uns schon klar, aber der gemachte Vorschlag würde zudem eine dortige knifflige Situation erleichtern.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Signalisierung entlang der Straßen Klausstraße und Eulenstraße wird unter Einbindung des LSBG im Rahmen einer separate LSA-Planung geplant. Die in der vorliegenden Straßenplanung betroffene LSA wird dabei berücksichtigt werden.</p> <p>Die Situation wurde gemeinsam mit Hochbahn und VHH besprochen. Nach erneuter Betrachtung kommen wir zunächst zu dem Ergebnis, dass wir eine Aufpflasterung bzw. Gehwegüberfahrt der Bahrenfelder Straße nicht in die Straßenplanung mit aufnehmen. Eine Änderung der Vorfahrtsregelung kann, sofern nach Umbau notwendig, auch mittels Verkehrszeichen erreicht werden. Die Veränderung der Vorfahrt würde die Engstelle am Alma-Wartenberg-Platz zudem nicht lösen. Dies bedarf einer gesonderten Betrachtung, die abseits dieser Straßenplanung gemeinsam mit Verkehrsbetrieben und Straßenverkehrsbehörde geschehen sollte.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Lageplan 3 Wir bitten nachdrücklich um Verdeutlichung der Vorfahrtssituation im Bereich der Einmündung Große- / Keine Rainstraße, vor allem aus Richtung Süden kommend. Hier muß vor allem dem Radverkehr unmißverständlich verdeutlicht werden, dass die Kleine Rainstraße Vorrang hat. Dies kann entweder durch zusätzliche oder besser sichtbare VZ 206 erreicht werden, die noch über eine entsprechend verdeutlichende Bodenmarkierung unterstützt werden. Hintergrund ist, dass das Linksabbiegegen aus der Kleinen in die Große Rainstraße gerade für Busse durch die schlechte bzw. erst sehr späte Einsehbarkeit der Großen Rainstraße sehr schwierig ist. Die schlechte Einsehbarkeit ist dadurch begründet, dass der Gehwegbereich vor dem Haus Große Rainstraße 21 u. A. gastronomisch mit Schirmen etc. genutzt wird. Hinzu kommt, dass die Beachtung der StVO gerade durch den Radverkehr sehr häufig extrem zu wünschen übrig läßt und es dadurch zu schwierigen Situationen kommen kann.</p>	<p>Auch diese Stelle wird zunächst nicht im Rahmen dieser Straßenplanung behandelt. Die Uneindeutigkeit der Vorfahrtssituation des aus Nordosten kommenden Radverkehrs wird anerkannt. Dennoch muss hier abgewogen werden zwischen einer Radvorrangroute und der Vorrangroute des Busverkehrs. Dies soll gesondert zu dieser Straßenplanung geschehen, da es sich nicht baulich auf die Große Rainstraße auswirkt.</p>
<p>40. HVV Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>41. SWITCHH Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>42. Werbeträger Ströer Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>43. Werbeträger Wall Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>44. ADAC Keine Stellungnahme</p>	
<p>45. ADFC Altona vom 12.04.2024 Generelle Anmerkungen: Wir wiederholen, was wir auch schon in der ersten Verschickung geschrieben haben: Laut Klimaschutzplan der Stadt Hamburg soll der Umweltverbund gestärkt werden. In der Bahrenfelder Straße liegt ein sehr großes Potenzial für den Radverkehr, daher muss hier eine Lösung gefunden werden, die dem steigenden Radverkehr gerecht wird, aber auch die Belange der Fußgänger*innen berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Für den Radverkehr in der Bahrenfelder Straße muss eine sichere, komfortable, gut befahrbare Lösung gefunden werden, insbesondere da die Bahrenfelder Straße als Bezirksroute für den Radverkehr geplant ist. Bei der Einrichtung von Sondernutzungsflächen ist zwingend darauf zu achten, dass weder die Gehwege in ihrer Breite reduziert werden, noch dass Möblierung die Sichtachsen an den Kreuzungen einschränkt.</p> <p>Wir befürchten, dass im Planungsgebiet zu viele Taxis und Moia unterwegs sein könnten. Daher sollte FreiRaum Ottensen dringend evaluiert werden, um die Erfahrungen nach dem Umbau zu bewerten und eventuelle Verbesserungen umzusetzen. Dies gilt besonders für Geschwindigkeitsbeschränkungen, Vorfahrtsregelungen und die bereits erwähnte Erlaubnis der Einfahrt für Taxis und Moia.</p> <p>Allgemeines zur Vorzugsvariante In der Verschickung wurden diese Punkte aufgeführt, wir haben unsere Anmerkungen und Änderungswünsche ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Radverkehrsführung am Ottenser Kreuz (Zweirichtungsradweg) Die Argumente für die Verbreiterung und gradlinigen Führungen teilen wir, wir möchten allerdings darauf hinweisen, dass bevor Rüttelstreifen oder ähnliches zum Einsatz kommen, geeignete Fahrradpiktogramme, die zum Langsamfahren auffordern, den Vorzug bekommen sollten • Anpassungen beim Fahrradparken und der Seitenraumbreiten Leider gibt es jetzt im Vergleich zur ersten Verschickung weniger Abstellmöglichkeiten. Wir bitten darum, zu prüfen, ob nicht gerade am Spritzenplatz die Anzahl der (Lasten)radstellplätze erhöht werden kann, denn laut Marktverordnung ist es verboten, auf Wochenmärkten sein Rad mitzuführen. • Anpassungen an der Zufahrtsbeschränkung (Lage der Absenkpoller, Beschilderungen) In der Anhörung war die Rede davon, dass sich hamburgweit für ein Pollermodell entschieden werden soll. Wir hoffen, dass die Entscheidung vor Bauabschluss vorliegt, ansonsten ist davon auszugehen, dass sich die unschönen Szenen, die es schon bei „Ottensen macht Platz“ gab, wiederholen. • Anpassung der Oberflächenbeschaffenheit Insbesondere in Kurvenbereichen sollte auf geschliffenes Kopfsteinpflaster verzichtet werden und eine rutschfeste Oberfläche verwendet werden. Die Poller zur Abgrenzung der Fußgängerzone am Ottenser Kreuz sollten so geplant werden, dass sie nicht zu einer Unfallquelle werden. Zum einen sollten sie auch für Menschen mit beeinträchtigtem Sehvermögen nicht zur Gefahr werden, aber auch bei dichtem Gedränge auf dem Platz klar wahrgenommen werden können. Für den Radverkehr müssen die Poller bei 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Evaluation des gesamten Projekts ist abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Gestaltung des Ottenser Kreuz inkl. der Elemente zur Verlangsamung bzw. Aufmerksamkeitserhöhung, wird erst nach der Schlussverschickung im Detail ausgearbeitet und die Möglichkeiten der Anordnung von Piktogrammen mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Die Verortung von Fahrradabstellbügel wird bis auf wenige Ausnahmen zunächst aus den Planzeichnungen entfernt. Die Abwägung, an welchen Stellen weitere Fahrradabstellbügel installiert werden sollen, wird in die Erarbeitung der Freiraumgestaltung verschoben. Siehe hierzu Erläuterungsbericht Kapitel 3.8.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Ausführungsplanung wird die Materialität festgelegt. Das geschnittene Kopfsteinpflaster im Kurvenbereich des Ottenser Kreuzes wird aus der Planung genommen Die Materialgestaltung findet in der Ausführungsplanung statt. Die Poller zur Abgrenzung der Fußgängerzone werden zunächst nicht geplant und nur bei Bedarf im Nachgang ergänzt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Dunkelheit und schlechter Sicht stets sicher erkennbar sein und sollten reflektierende Eigenschaften haben.</p>	
<p>46. FUSS e.V. vom 10.04.2024 Wir begrüßen die Verbesserungen in der 2. Verschickung.</p> <p>Wir bedauern jedoch, dass keine bauliche Begrenzung der Sondernutzungen vorgesehen ist. Nun wird es n den Genehmigungen für die Sondernutzung liegen, einen Raum von mindestens 2.65 m für die Zufußgehenden sicherzustellen und zu kontrollieren.</p> <p>Wir unterstützen den Vorschlag des Beirats freiRaum Ottensen in der Stellungnahme zur 1. Verschickung, die Beleuchtung mit einem hängenden System einzurichten. Falls das verworfen wird, sollte ein anderes Leuchtensystem gewählt werden, das den besonderen Charakter hervorhebt.</p> <p>Dazu eignen sich Leuchten, die nach unten abstrahlen und eine freundlichere Atmosphäre schaffen als die Standard-Bogenleuchten. Die Änderungen bieten sich an, da die HHVA / ÖB darauf hingewiesen hat, dass die Auslegermaste im Bestand aufgrund hohen Alters bei Mastversetzungen nicht weiter zu verwenden sind. Auf jeden Fall sollten alle Masten und Verkehrsschilder möglichst dicht am Bordstein und neben Baumscheiben, Fahrradbügel und Lieferzonen angebracht werden.</p> <p>In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen wird gefordert, dass der Gehweg höhenmäßig und optisch durchgängig ist. Gehweg-Überfahrten müssen in demselben Material ausgeführt werden wie der übrige Gehweg. Der Gehweg ist vor allem auf konstanter Höhe zu führen. Die Breite für die Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Grundstückszufahrt sollte höchstens 30 cm betragen.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass die zeitliche Beschränkung des Lieferverkehrs für Fußgänger*innen nicht erforderlich ist. Im Interesse der Anwohner*innen sollte er keinesfalls vorrangig in den Nachtstunden stattfinden.</p> <p>Ottenser Kreuz (Wir lehnen diesen Namen für den Platz ab. Das klingt doch sehr nach Kamener Kreuz und wird der Bedeutung des Platzes nicht gerecht)</p>	<p>Kenntnisnahme. Eine bauliche Eingrenzung von Sondernutzungsfläche wird für nicht sinnvoll erachtet, da sich Sondernutzungen jährlich ändern können.</p> <p>Die Peitschenmaste werden ausgetauscht durch gerade Mastleuchten. Welches Modell eingesetzt wird, wird in Rücksprache mit Hamburg Verkehrsanlagen in der Ausführungsplanung entschieden.</p> <p>Der Hinweis wird in der Planung berücksichtigt. Gemäß den einschlägigen Regelwerken sind Einbauten mit 0,65 m Abstand zur Bordkante zu verbauen.</p> <p>Gemäß ReStra M FP Abschnitt 6.5 sind Überfahrten regelhaft mit Wabensteinpflaster zu befestigen. Davon abweichend kann auch das Gehwegpflaster verwendet werden. Die endgültige Befestigungsart wird in der Ausführungsplanung festgelegt. Hinsichtlich der Planungshöhe ist in der Bahrenfelder Straße Nord eine „weiche Separation“ mit reduzierten Bordhöhen von 3 cm Ansicht geplant. Höhen sprünge ergeben sich daher in diesem Bereich nicht. In der Bahrenfelder Straße Süd (Trennprinzip mit Regelbordansichten) werden die Überfahrtsbereiche gemäß ReStra / RAS-Ew Abschnitt 2.2 hergestellt und die Höhendifferenzen -soweit die Örtlichkeit dies zulässt- im Sicherheitstrennstreifen abgewickelt.</p> <p>Kenntnisnahme. Bezüglich der zeitlichen Zufahrtsbeschränkung siehe lfd. Nr. 47 (Handwerkskammer).</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Mit der veränderten Planung für den Platz sind wir nicht zufrieden. Sie ändert nichts an den Konflikten zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden. In den Stellungnahmen zur 1. Verschickung haben nicht nur wir sondern auch das PK 21, der VCD und der ADFC und das Kompetenzzentrum Barrierefreiheit auf dieses Problem hingewiesen. Auch bei den öffentlichen Anhörungen im Kollegiensaal des Altonaer Rathaus war das ein beherrschendes Thema.</p> <p>Wir sprechen uns dafür aus, den Platz ausschließlich als Gehweg zu gestalten. Wir befürchten jedoch, dass wir das auf keinen Fall bekommen werden, da die Förderung des Radverkehrs offensichtlich an erster Stelle steht. Deshalb möchten wir betonen, dass wir eine Verlegung und Verbreiterung des derzeitigen Radwegs über den Platz ablehnen. Im Gegenteil muss alles getan werden, dass der Radverkehr durch bauliche Maßnahmen verlangsamt wird, Dazu gehört auch, dass ein schmaler Zweirichtungsradweg automatisch zu vorsichtigerem Fahren führt.</p> <p>Wir treten auch weiterhin für eine alternativer Bezirksradroute weiter westlich ein. Wir sind sicher, dass auch Radfahrende, die von Norden Richtung Elbe fahren möchten, das Gewimmel am sog. „Ottenser Kreuz“ gern vermeiden würden, wenn es eine attraktive Alternative gäbe.</p> <p>Die vorliegende Planung sieht keinen Fußgängerüberweg auf der südlichen Seite der Ottenser Hauptstraße über die Bahrenfelder Straße vor. An dieser Stelle ist ein FGÜ wegen des hohen Aufkommens an Fußverkehr weiterhin erforderlich. Am Informationsstand zur Baumaßnahme am 18.3.24 im Mercado wurde behauptet, an dieser Stelle sei rechtlich kein Zebrastreifen zugelassen. Dies stimmt nicht, das ist eine Fehlinterpretation der Rechtslage: Für die Querung in einem verkehrsberuhigten Bereich ist ein Zebrastreifen rechtlich zulässig, wenn die Verkehrssituation es erfordert. An der Kreuzung Bahrenfelder Straße / Ottenser Hauptstraße erfordert die Verkehrssituation einen Zebrastreifen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die ausschließliche Gestaltung des Platzes als Gehweg führt zu den gemäß Erläuterungsbericht genannten Nachteilen. Anhand der vorliegenden Unfallsstatistik ist der Bereich objektiv betrachtet unauffällig. In der Abwägung trägt die Beibehaltung der Bestandssituation allen Nutzergruppen Rechnung und lässt keine Steigerung der Unfallzahlen erwarten.</p> <p>Daher wurde sich dafür entschieden, den Zweirichtungsradweg in seiner Breite (3,0m) und Ausrichtung wie er im Bestand besteht zu belassen. Er wird in seiner Lage etwas nach Osten rücken und sich in der Länge an die künftige Breite des Platzbereichs anpassen. Weitere Maßnahmen, die für mehr Aufmerksamkeit, gegenseitige Rücksichtnahme und eine Verlangsamung des Radverkehrs beitragen werden aufbauend auf die Schlussverschickung erarbeitet.</p> <p>Siehe Stellungnahme zur 2. Verschickung: Nach Rücksprache mit A/MR21: Die Radverkehrsverbindung der Friedensallee verläuft bis zur Veloroute 1 am direktesten über die Bahrenfelder Straße. Ein Kernaspekt bei der Wahl der Bahrenfelder Straße als geplante Bezirksroute ist genau diese direkte Anbindung des Zentrums Ottensens.</p> <p>Außerdem gibt es ohnehin Radverkehrsströme aus der Großen Rainstraße, welche ebenfalls als Bezirksroute angedacht ist, die über das Ottenser Kreuz fließen. Eine Verlegung der Bezirksroute auf die Nöltingstraße/Rothestraße würde diese vorhandenen Radverkehrsströme am Ottenser Kreuz nicht verhindern. Daher bedarf es einer Lösung der Situation am Ottenser Kreuz.</p> <p>Es ist jedoch wichtig zu verstehen, dass die Ausweisung als Bezirksroute noch keine zwangsläufige Aussage über die Vorfahrtsregelung trifft. Die Verträglichkeit von Rad -und Fußverkehr ist generell bei jeder Planung zu beachten und zu optimieren, unabhängig von Routenverläufen.</p> <p>Gemäß der Verkehrszählung vom 06.02.2024 wurden in der Spitzenstunde ca. 165 Kfz/h gezählt. Nach ReStra/EFA Tabelle 2 ist der Einsatz von FGÜ unter 200 Kfz/h nicht erforderlich und über 200 Kfz/h unabhängig von der Fußverkehrsbelastung möglich. Bei Berücksichtigung der zukünftigen Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch die zufahrtsbeschränkenden Maßnahmen ist ein FGÜ aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich. Um die Belange des Fußverkehrs in diesem Bereich auch zukünftig zu berücksichtigen wird die Querung über die Bahrenfelder Straße einerseits durch einen niveaugleichen Ausbau von</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Angesichts der städtebaulichen Bedeutung des Projekts halten wir die Erarbeitung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzeptes vor dem Abschluss der Planung für dringend erforderlich.</p> <p>Auch wenn das nicht der Inhalt der Planung ist, möchten wir darauf hinweisen, dass an der Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße an allen Zugangsstellen groß und deutlich darauf hingewiesen werden muss, dass das Radfahren hier tagsüber verboten ist. Am besten wäre es, dort das „Radfahrer frei“ überhaupt abzuschaffen.</p>	<p>Gehwegbereich und Fahrbahnbereich und andersseits durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 4,0 m erleichtert. Eine separate Freiraumgestaltung wird auf Grundlage der Schlussverschickung erarbeitet.</p> <p>Kenntnisnahme. Die konkrete Beschilderung der Fußgängerzone wird mit PK21 abgestimmt.</p>
<p>47. Handelskammer G V/2 Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>48. Handwerkskammer vom 15.04.2024 Wir begrüßen die Unterbringung zusätzlich geplanter Ladezonen in dem Gebiet. Vorzugsweise sollten diese mit dem Verkehrszeichen 286 in Verbindung mit 1020-30 ausgestattet sein, sodass Handwerksbetriebe (mit einer Ausnahmegenehmigung) diese im Noteinsatz problemlos bis zur Auftrags erledigung nutzen können.</p> <p>1. Smarte Ladezonen Um Liefer- und Gewerbeverkehren die Anfahrbarkeit einer Ladezone zu erleichtern und nicht durch das Einbahnstraßensystem erschweren zu lassen, schlägt die Handwerkskammer weiterhin vor, eine reservierbare Smarte Ladezone zu implementieren. Diese Möglichkeit ist nicht nur für Handwerksbetriebe mit größeren Lieferungen von Vorteil, sondern für das gesamte ansässige Gewerbe. Diese reservierbare Smarte Ladezone würde Sicherheit bieten, ein bestimmtes Zeitfenster zuverlässig anzufahren und die Anlieferungen in die zeitlich beschränkten Gebiete damit erleichtern.</p> <p>2. Zeit- und Einfahrtsbeschränkungen Die geplanten Zeit- und Einfahrtsbeschränkungen sollten so ausgearbeitet werden, dass die Anlieferungen über den ganzen Tag verteilt stattfinden können und sich nicht überwiegend in den Abendstunden ballen. Somit wird eine Überlastung des Verkehrsnetzes vermieden und die Ladezonen können problemlos angefahren werden. Des Weiteren muss die technische Umsetzung der Absenkpoller weiterhin näher erläutert werden, da es bislang keine detaillierte Beschreibung zu dem System gibt. Wie funktionieren z.B. die Poller bei unangemeldeten Ersatzwagen von Betrieben? Wir begrüßen ein ausgereiftes „hamburgweites System“ für Handwerksbetriebe in einfahrtsbeschränkten Straßen. Um die Bedürfnisse der Betriebe in das System einzuarbeiten, ist es sinnvoll diese direkt zu</p>	<p>Das VZ 1020-30 („Anlieger frei“) würde dem Sinn der Ladezonen als Zone zum Be- und Entladen entgegenstehen. Handwerksbetriebe mit entsprechender Ausnahmegenehmigung dürfen auch ohne VZ 1020-30 in diesen Zonen bis zu 5 Stunden parken. Dies bedarf keiner Anpassung der Beschilderung.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird in der weiteren Planung geprüft, ob Smarte Ladezonen im Projektgebiet freiRaum Ottensen sinnvoll umsetzbar sind.</p> <p>Umliegend des einfahrtsbeschränkten Bereichs werden weitere Ladezonen eingerichtet, welche ganztägig anfahrbar sein werden. Eine ganztägige Anlieferung des Gebiets wird daher möglich sein. Die Anfahrbarkeit der Ladezonen in den zufahrtsbeschränkten Bereichen hingegen wird nur in den vorgesehenen Zeiten möglich sein. Die genauen Zeiten sind zur Schlussverschickung noch nicht final definiert. Dies erfolgt nachgelagert. Dabei wird sich am politischen Beschluss vom 28.09.2023 (Drucksachen–Nr.: 21-4298.3) orientiert und voraussichtlich zwei Zeitfenster vorgesehen.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>kontaktieren und zu beteiligen. Wie bereits in der 12. Session besprochen, übersende ich Ihnen hiermit alle Kontaktdaten der ansässigen Betriebe, um alle Belange zu erfassen.</p> <p>3. Ausnahmegenehmigungen Die geplante Auflösung der Sperrzeiten für Handwerksbetriebe mit einer Ausnahmegenehmigung begrüßen wir sehr, dabei ist die Erarbeitung einer optimalen Lösung unumgänglich. Somit schlagen wir vor, dass es eine breit gefächerte Ausnahmegenehmigung wird, die vielen Handwerksbetrieben den Zugang ermöglicht und nicht nur Ausgewählten. Optimal wäre die Zulassung einer Kombination aus zwei Ausnahmegenehmigungen. Zu der geplanten Auflösung der Zeit- und Einfahrtsbeschränkung für Betriebe mit einer „Halten und Parken Notfall AG“ sollte die „Halten und Parken Montage AG“ hinzugezogen werden. Diese Ausnahmegenehmigung ist z.B. zeitlich flexibel und geht über die maximale Einsatzdauer von 5 Stunden. Im Zuge dessen sollte die Handwerkskammer in die Planung involviert werden, da wir in engem Kontakt mit den Handwerksbetrieben sowie dem LBV und der BVM stehen und uns konstruktiv austauschen können.</p> <p>4. Bauphasenzeitplan Ein Bauphasenzeitplan muss rechtzeitig erstellt werden, damit die ansässigen Betriebe während der gesamten Bauphase weiterhin beliefert werden können und die gewerblichen Abläufe in dem Gebiet uneingeschränkt fortgesetzt werden können.</p>	<p>Wir verweisen hier auf die hamburgweite Regelung zu den Ausnahmegenehmigung. Die Regelung der Ausnahmegenehmigungen ist nicht Inhalt einer Straßenplanung und kann daher auch an dieser Stelle nicht definiert werden. Die Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung des Gesamtprojekts jedoch berücksichtigt, insbesondere bei der Ausarbeitung des Teilkonzepts für den Wirtschaftsverkehr, indem die Handwerkskammer involviert sein wird.</p> <p>Der Bauzeitenplan wird im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt und rechtzeitig vor Baubeginn den ansässigen Betrieben kommuniziert.</p>
<p>49. Kompetenzzentrum Barrierefreiheit vom 17.06.2024</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird gebeten, die Lage der in Abwägungsvermerk genannten ersatzweise eingerichteten Parkplätze für schwerbehinderte Menschen allgemein zu kommunizieren, damit diese leichter aufzufinden sind. • Bei Bordsteinhöhen von 3 cm muss ein zusätzlicher taktiler Hinweis erfolgen, da diese mit dem Langstock ggf. nicht erfasst werden. Dies gilt v.a. bei einer komplexen inneren Leitlinie, z.B. durch Sondernutzungen. • Ungeachtet dessen müssen Zonen der Sondernutzung (z.B. Gastrozonen) optisch und taktil gut abgegrenzt sein. • Bodenindikatoren müssen einen Leuchtdichtekontrast von 0,4 zu den umgebenden Oberflächen aufweisen (Ausnahme: Gehwegüberfahrten s.u.) • An der Einmündung der Nöltingstraße sollten <u>kontrastlose</u> Richtungsfelder gem. Kap. 6.3.7.1 (Bild 115) eingesetzt werden. • Die Planung am Ottenser Kreuz ist leider immer noch aus Sicht der Barrierefreiheit hoch problematisch. Die Führung des Radverkehrs über einen Radweg (mit entsprechender Bevorrechtigung) ist für Menschen mit Behinderung mit großen Problemen und Gefahren verbunden. Menschen mit einer Seheinschränkung 	<p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Ob und in welcher Form zusätzliche taktile Hinweise (bspw. durch einen bordsteinbegleitenden Leitstreifen aus Naturstein) sinnvoll umsetzbar sind, sollte im Rahmen des Ausführungsplanung beurteilt werden. Eine bauliche Eingrenzung von Sondernutzungsfläche wird für nicht sinnvoll erachtet, da sich Sondernutzungen jährlich ändern können.</p> <p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird im Rahmen der Planung Ottenser Hauptstraße berücksichtigt.</p> <p>Die geplanten taktilen Bodenindikatoren entsprechen den Vorgaben der ReStra und DIN 32984 Abschnitt 5.3.7. Auf Radverkehrsanlagen besteht grundsätzlich Vorrang für den Radverkehr. Im vorliegenden Fall ist zudem der Zweirichtungsraddweg nur mit Regelbreite von 3,0 m geplant. Darüber hinaus werden nicht bauliche</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>können Radverkehr z.B. nicht sicher orten. Menschen mit körperlichen Einschränkungen den Radweg nicht schnell genug queren etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die am Ottenser Kreuz geplanten Bodenindikatoren im Bereich der Radwegquerung sind irreführend. Diese Lösung ist nur dort vorgesehen, wo anschließend an den Radweg eine Fahrbahn gequert werden muss. Zu Details der taktilen Führung biete ich gern weitere Beratung durch das Kompetenzzentrum an 	<p>Maßnahmen erarbeitet, die die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden fördern soll.</p> <p>s.o., sofern eine von der DIN 32984 abweichende taktil erfassbare Führung vorgesehen werden soll, sind diese zur Prüfung dem Bezirksamt vorzulegen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>50. Seniorenbeirat Altona Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>51. Taxenverband vom 25.03.2024 Als Vertreter des Hamburger Taxigewerbes möchten wir im Rahmen der geplanten Umgestaltungsmaßnahmen explizit darauf hinweisen, dass die Hamburger TaxifahrerInnen</p> <p>a) die uneingeschränkte Zufahrtmöglichkeit zum Hinbringen und Abholen von mobilitätseingeschränkten Menschen benötigen. Wir haben im Bereich Große Rainstraße, Spritzenplatz, Bahrenfelder Straße und Ottensener Hauptstraße Physiotherapeuten, Arztpraxen sowie einen Hörakustiker. Für den o.g. Personenkreis sind kurze Wege, bzw. ein direktes Hinbringen und Abholen von großer Bedeutung des gesetzlich verankerten Anspruchs auf gesellschaftliche Teilhabe. Hier zählt jeder Meter!</p> <p>b) Halte- und Kurzparkmöglichkeiten zum Hinbringen und Abholen mobilitätseingeschränkter Menschen. Unsere Kolleginnen und Kollegen müssen den o.g. Personenkreis nicht nur absetzen und abholen. Die Begleitung in die Praxis oder das Einladen von Gehwagen oder Rollstühlen benötigt Zeit und entsprechende Halte- und Kurzparkmöglichkeiten auf gekennzeichneten Flächen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Wir verweisen auch hier auf eine hamburgweite Regelung zu den Ausnahmegenehmigungen. Die Regelung der Ausnahmegenehmigungen ist nicht Inhalt einer Straßenplanung und kann daher auch an dieser Stelle nicht definiert werden. Die Hinweise werden aber bei der weiteren Bearbeitung des Gesamtprojekts berücksichtigt und der Taxenverband involviert sein.</p>
<p>52. VCD Nord Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>53. freiRaum Ottensen Beirat vom 27.03.2024 1. Radverkehrsführung „Rad-Bezirksoute“ Die geplante Fahrradrouten durch die Bahrenfelder Straße und über das Ottenser Kreuz dient der Stadtteil- und bezirksübergreifenden Radwegeverbindung. Angestrebt ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom Auto auf das Fahrrad, d.h. das Radverkehrsaufkommen wird durch diese attraktive, auf zügiges Fahren ausgelegte Strecke im Kernbereich von Ottensen gesteigert. Auf der Bahrenfelder Straße Nord ist eine</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen, die von heutigen Fahrrädern auch erreicht wird. In diesem Tempo würde dann auch die Fläche des Ottenser Kreuzes überquert werden.</p> <p>Diese Verkehrsführung widerspricht der geplanten und gewünschten Verkehrsberuhigung im Kerngebiet Ottensens, das tagsüber von privatem Pkw-Verkehr frei gehalten wird. Insbesondere am Ottenser Kreuz ist ein hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen. In der jetzigen Form funktioniert die Begegnung zwischen Rad- und Fußverkehr auf dem Ottenser Kreuz weitgehend konflikt- und unfallfrei. Es ist aber zu erwarten, dass sich dies mit dem höheren und schnelleren Radverkehraufkommen auf einer Durchgangsrouten ändern würde.</p> <p>Dies ist mit dem kreuzenden Fußverkehr sowohl im Verlauf der Bahrenfelder Straße wie auch insbesondere auf dem „Ottenser Kreuz“ unvereinbar und lässt erhebliche Konflikte erwarten.</p> <p>Daher wird die Führung der Bezirksroute für Fahrradverkehr durch die Bahrenfelder Straße/Große Rainstraße über das „Ottenser Kreuz“ und Tempo 30 km/h in der Bahrenfelder Straße aus Sicherheitsbedenken und um die angestrebten Verkehrsberuhigung zu erhalten weiterhin vom Beirat abgelehnt.</p> <p>Der Beirat fordert daher:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>Ausweisung auch des nördlichen Teils der Bahrenfelder Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h.</i> Nur so ist eine echte Verkehrsberuhigung erreichbar. Dazu gehört auch, dass der Radverkehr in der Geschwindigkeit reduziert wird. – <i>Verlegung der Rad-Bezirksroute (Durchgangsverkehr) raus aus dem Kerngebiet Ottensen.</i> Zum Beispiel aus Bahrenfeld kommend ab Alma-Wartenberg-Platz über Nöltingstraße (bereits asphaltiert) und Rothestraße bis Holländische Reihe und weiter bis Elbchaussee oder ggf. durch die Große Brunnenstraße bis Elbchaussee. Diese Straßenabschnitte müssten entsprechend ausgebaut werden. Der bisherige Quellverkehr aus dem Stadtteil Richtung Bahrenfeld oder Lessingtunnel und umgekehrt wäre davon unberührt und würde unverändert wie bisher in gemäßigt Tempo und Menge über das „Ottenser Kreuz“ als Begegnungsbereich mit dem Fußverkehr verlaufen. Dieser Verkehrsführung entspricht auch die weitgehende Beibehaltung der bisherigen Wegeführung ohne umfassenden Ausbau des „Ottenser Kreuzes“. <p>2. Gestaltung „Ottenser Kreuz“</p> <p>Da die Bahrenfelder Straße künftig mit einer gut berollbaren Fahrbahnoberfläche ausgestattet sein wird, entfällt die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung des</p>	<p>Der nördliche Abschnitt der Bahrenfelder Straße wird gemäß politischem Beschluss als Fahrradstraße geplant.</p> <p>Die Radverkehrsverbindung der Friedensallee verläuft bis zur Veloroute 1 am direktesten über die Bahrenfelder Straße. Ein Kernaspekt bei der Wahl der Bahrenfelder Straße als geplante Bezirksroute ist genau diese direkte Anbindung des Zentrums Ottensens.</p> <p>Außerdem gibt es ohnehin Radverkehrsströme aus der Großen Rainstraße, welche ebenfalls als Bezirksroute angedacht ist, die über das Ottenser Kreuz fließen. Eine Verlegung der Bezirksroute auf die Nöltingstraße/Rothestraße würde diese vorhandenen Radverkehrsströme am Ottenser Kreuz nicht verhindern. Daher bedarf es einer Lösung der Situation am Ottenser Kreuz.</p> <p>Es ist jedoch wichtig zu verstehen, dass die Ausweisung als Bezirksroute noch keine zwangsläufige Aussage über die Vorfahrtsregelung trifft. Die Verträglichkeit von Rad- und Fußverkehr ist generell bei jeder Planung zu beachten und zu optimieren, unabhängig von Routenverläufen.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Kopfsteinpflasters für den Radverkehr. Auf dem „Ottenser Kreuz“ begegnen und kreuzen sich jedoch Fuß- und Radverkehr, was beidseitig hohe Rücksichtnahme erfordert. Daher fordert der Beirat, den Radverkehr in der Geschwindigkeit vor Befahrung des „Ottenser Kreuzes“ durch geeignete bauliche Maßnahmen und Hinweisschilder zu begrenzen, so dass hier Schrittgeschwindigkeit gefahren wird (z.B. Einbau von Noppenpflaster, Rüttelstreifen oder Schwellen). Weiterhin wird die Verbreiterung der Radüberquerung auf 3,50 m abgelehnt. Es sollte die jetzt vorhandene und in der Praxis funktionale Breite von 3,00 m erhalten bleiben, um zusätzlich die Fahrgeschwindigkeit der Räder zu bremsen. Die Radquerung soll nicht mit einem blauen Verkehrsschild als Radweg ausgewiesen werden.</p> <p>3. Gestaltungskonzept Der Beirat fordert weiterhin die kurzfristige Hinzuziehung eines Landschaftsbüros zur Erarbeitung eines ganzheitlichen städtebaulich-freiraumplanerischen Gestaltungskonzeptes (Oberflächenbeläge, Begrünung, Möblierung etc.). Der Beirat fordert nördlich und westlich des Spritzenplatzes in Fortführung der Fußgängerzone einen Belag der Gehwege mit rotem Klinkerpflaster (analog Neue Große Bergstraße). Es sind Pflanzbereiche im öffentlichen Raum vorzusehen, um freiwillige Fassadenbegrünung durch Hausbesitzer zu ermöglichen.</p> <p>4. Weitere Gestaltungs- und Planungshinweise - <i>Poller zur Ottenser Hauptstraße / Fußgängerzone</i> Der Beirat fordert, die umlegbaren Poller an der Einfahrt zur Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße/Spritzenplatz zunächst versuchsweise entfallen zu lassen und zu prüfen, ob diese tatsächlich erforderlich sind. Wenigstens ist sicherzustellen, dass Lieferverkehr aus der Fußgängerzone in den Lieferzeiten problemlos dort ausfahren können.</p> <p>- <i>StadtRad-Station vor HASPA</i> Hier sollte keine StadtRad-Station hergestellt werden. In diesem Bereich sollte eine öffentliche Radabstellanlage für Markt- und Geschäftsbesucher im Quartier hergestellt werden. Die StadtRad-Station an der Ecke Große Rainstraße soll hier erhalten und ggf. vergrößert werden. Eine Verlegung erscheint nicht plausibel.</p> <p>- <i>Leuchten und Schilder</i> Die Gehwegbereiche sollen von Masten und Schildern freigehalten werden. Mastleuchten sollen durch Hängeleuchten ersetzt und Verkehrsschilder sollen außerhalb der eigentlichen Gehwege gestellt werden.</p>	<p>Der Einsatz von Elementen zur Verlangsamung bzw. Aufmerksamkeitserhöhung, wird erst nach der Schlussverschickung im Detail ausgearbeitet und die Möglichkeiten der Anordnung mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Die geplante Breite des Zweirichtungsradweg wird auf 3,0 m reduziert und ohne Benutzungspflicht ausgewiesen.</p> <p>Eine separate Freiraumgestaltung wird auf Grundlage der Schlussverschickung erarbeitet.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Ausführungsplanung wird die Materialität festgelegt.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt und die Pfosten entfallen.</p> <p>In Abstimmung mit der BVM wird die StadtRAD Station in die Große Rainstraße vor Hausnr. 9 verlegt.</p> <p>Siehe lfd.Nr. 33 HHVA/ÖB: Es werden gerade Mastleuchten vorgesehen und Regelabstände für die Aufstellung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p><i>- Zufahrt TG und Anlieferhof der BG Verkehr</i> Es ist sicherzustellen, dass die Tiefgarage und der Anlieferhof der BG Verkehr Ottenser Hauptstraße 56 – 64 einfach und flexibel für Handwerker und Lieferverkehr für laufende Wartungsarbeiten erreichbar ist.</p> <p><i>- Zufahrt von Handwerkern und Lieferverkehr</i> Es ist sicherzustellen, dass Arbeits- und Notfalleinsätze von Handwerkern und Lieferanten jederzeit möglich sind um eine zeitliche Entzerrung dieser Einsätze zu ermöglichen. Die ansässigen Betriebe und Geschäfte dürfen durch die beschränkten Lieferzeiten nicht in der Ausübung ihrer Geschäfte gehindert werden. Notwendige Aus- und Anlieferungen durch und an die Geschäfte müssen jederzeit möglich sein.</p> <p><i>- Zufahrt für Menschen mit Behinderung</i> Es ist zu gewährleisten, dass die Zufahrt für Menschen mit Behinderung jederzeit gewährleistet ist.</p> <p>----- Stellungnahme der Bürgerinitiative OTTENSER GESTALTEN In folgenden Punkten sind wir mit der Überarbeitung der 1. Verschickung vom März 2024 nicht einverstanden. Wir fordern weiterhin</p> <p>Freiraumplanung vor Beschlussfassung Die geforderte Überarbeitung durch ein Planungsbüro mit städtebaulich-freiraumplanerischer Kompetenz steht weiterhin aus. Es liegt somit immer noch kein Plan vor, der uns zeigt, wie und wo mehr Aufenthaltsqualität, Gastronomie, Grün und Klimaresilienz in diese öffentlichen Räume gebracht und gestaltet werden soll. Und es ist aus den vorliegenden Verkehrsplänen auch nicht ersichtlich, wo hierfür benötigte Flächen bereits mitgedacht und offen gehalten worden sind.</p> <p>Wir fordern daher, dass diese Planungen erst ergänzt und öffentlich vorgestellt werden, bevor Beschlüsse zum Umbau getroffen werden. Die Abwägung aller Interessen muss zusammen erfolgen und nicht nacheinander. So ist die Verkehrsplanung jetzt priorisiert.</p> <p>Ottenser Kreuz – Fußgängerzone mit Fahrrad frei (Variante 3) Konflikte vermeiden und nicht verschärfen</p>	<p>Abwägung siehe separate Maßnahme „Umgestaltung der Ottenser Hauptstraße zwischen Bahrenfelder Straße bis Große Brunnenstraße“</p> <p>Wir verweisen hier auf die hamburgweite Regelung zu den Ausnahmegenehmigung. Die Regelung der Ausnahmegenehmigungen ist nicht Inhalt einer Straßenplanung und kann daher auch an dieser Stelle nicht definiert werden. Die Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung des Gesamtprojekts jedoch berücksichtigt, insbesondere bei der Ausarbeitung des Teilkonzepts für den Wirtschaftsverkehr, indem die Handwerkskammer involviert sein wird.</p> <p>s.o.</p> <p>Eine separate Freiraumgestaltung wird auf Grundlage der Schlussverschickung erarbeitet.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Die Vorzugsvariante des Bezirksamtes, ein von 3 m auf 3.50 m verbreiteter und kreuzender Fahrradweg, lehnen wir weiterhin ab. Dieser schafft nicht mehr Verkehrssicherheit, sondern wird mehr Konflikte erzeugen – zu Lasten der Fußgänger*innen. In Ottensen können wir es schaffen, uns an diesem Ort respektvoll zu begegnen und den Schwächeren Priorität zu geben. Das sind an diesem Fußgängerschwerpunkt eindeutig die Fußgänger*innen. Die erwünschte Betonung des Ottenser Kreuz als Platz wird mit einem Fahrradweg konterkariert. Im Alltag befördert dies erfahrungsgemäß schnelles Fahren und Rechthaberei. Das wollen wir beides nicht. Mehr Aufenthalts- und langsame Bewegungsqualität ist das Ziel. Dafür könnte auch noch Platzfläche gewonnen werden, wenn die mehr als 5 m breiten angrenzenden Straßenkurven schmaler gestaltet werden.</p> <p>Die beliebte Bronzeskulptur hat in der Variante 3 angemessen Platz im Gegensatz zur Vorzugsvariante Bezirksamt (Variante 1).</p> <p>Die Verkehrsregel, die diesem Ziel am nächsten kommt, ist das blaue Schild Fußgängerzone kombiniert mit dem weißen Schild Fahrrad frei. [Anm.: VZ 242.1 mit 1022-10 „Schritttempo“]</p> <p>Mehr Fläche für mehr Aufenthaltsqualität, Bewegungsraum, Grün und Gastronomie</p> <p>3.80 m ist die Regelbreite für Einbahnstraßen mit Gegenverkehr Fahrrad. In einem autoarmen Modellgebiet sollte diese Mindestbreite nicht überschritten werden, auch wenn hin und wieder ein kleiner LKW durch die Straße fährt. Wichtiger ist, dass wir neben der Fahrbahnfläche, Lieferzonen und Fahrradständern und sonstigem Mobiliar auf dem Gehweg Platz gewinnen für neue, flexibel nutzbare Flächen. Ob wir dort kleine grüne Oasen schaffen, Sitz- und Spielgelegenheiten, Gastronomie oder ein Nachbarschaftstreff diese Nutzungen sind entscheidend für die zukünftige Aufenthaltsqualität des Straßenraumes. Dazu braucht es die Freiraumplanung – jetzt. Erst dann wird Ottensen zum Modellquartier.</p> <p>Aus diesen Gründen lehnen wir alle Varianten mit einer Fahrbahnbreite über 4 m ab. Öffentlicher Raum ist knapp und soll gerecht verteilt werden. Dazu gehört auch, dass durchgehend 2m netto Gehwegbreite durch keinerlei Mobiliar zugestellt werden.</p> <p>Stadtradstation ja – aber an anderer Stelle</p> <p>Die Stellplatznot für Fahrräder in Ottensen – nicht nur an Markttagen – ist bekannt. Mit der Umgestaltung sollen alle ermutigt werden, mit dem Fahrrad zu kommen. Stellplatzflächen für die privaten Fahrräder haben am Spritzenplatz daher Vorrang. Am Standort vor der Haspa konzentrieren sich Fußgängerströme. Hier sollten nur private Fahrräder auf</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Planung wurde angepasst und die geplante Breite des Zweirichtungsradweg auf 3,0 m reduziert.</p> <p>Die Festlegung der Fahrbahnbreite erfolgt unter Berücksichtigung der dynamischen Schleppkurvenprüfung für das Bemessungsfahrzeug „Müllfahrzeug“. Gegenüber dem Bestand wurde die Fahrbahnbreite im Kurvenbereich von ca. 8,8 m auf 5,0 m reduziert und dem Seitenraum zugeschlagen.</p> <p>Die ausschließliche Gestaltung des Platzes als Gehweg führt den gemäß Erläuterungsbericht genannten Nachteilen. Anhand der vorliegenden Unfallsstatistik ist der Bereich objektiv betrachtet unauffällig. In der Abwägung trägt die Beibehaltung der Bestandssituation allen Nutzergruppen Rechnung und lässt keine Steigerung der Unfallzahlen erwarten. Zum Einsatz von Elementen zur Verlangsamung s.o. unter "2. Gestaltung Ottenser Kreuz"</p> <p>Kenntnisnahme. In Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wird eine Fahrbahnbreite von 4,0 m geplant (vgl. lfd.Nr. 22 PK21). Die Breite der Sondernutzungen werden nicht im Rahmen der Straßenverkehrsplanung festgelegt, sondern separat genehmigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>der für die Stadtradstation vorgesehene Fläche abgestellt werden können. Die damit frei gewordene Stellplatzfläche vor der Haspa sollte als neuer Bewegungsraum genutzt werden. Dadurch ergibt sich auch mehr Platz für die Querung der Bahrenfelder Straße an dieser sehr frequentierten Stelle.</p> <p>Der Stadtrad-Standort könnte dagegen künftig z.B. an der Südseite Erzberger Straße oder in der Gr. Rainstraße liegen.</p> <p>Daten und Fakten entschärfen Konflikte</p> <p>Die in den Erläuterungsberichten aufgeführten Daten zu Zählungen des KFZ - und Radverkehr sind entweder veraltet (2006), nicht repräsentativ (aus Ottensen Macht Platz 2019), zu nicht aussagekräftigen Tageszeiten erfasst (April 2023). Die KFZ-Daten sind darüber hinaus überholt, da sie vor der Einführung des Anwohnerparkens (2021) erhoben wurden. Für die Fußgängerströme in Ottensen, wie z.B. am Ottenser Kreuz wurde keine einzige Zählung durchgeführt und liegen damit 0 (!) Daten vor.</p> <p>Für die aktuelle und künftige Nutzung der Flächen des öffentlichen Raumes liegen ebenfalls gar keine Zahlen vor. Wir halten diese Datenlage für ein Modellprojekt mit einem 6 Mio. € Budget für einseitig und ungenügend. Wir fordern erneut eine aktuelle Erhebung, die auch eine Vorher-Nachher Betrachtung auf wissenschaftlicher Grundlage ermöglicht und hilft Diskussionen zu versachlichen.</p> <p>Worüber wir uns freuen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dass nun geschnittenes Großpflaster aus Naturstein das Kopfsteinpflaster in der Ottenser Hauptstraße ersetzen soll - das bedeutet mehr Barrierefreiheit, bessere Befahrbarkeit für Fahrräder und weniger Lärm. - Dass zumindest 11 Bäume in den beiden Straßenzügen neu gepflanzt werden sollen. - Und wir freuen uns über die seit vielen Jahren von uns geforderte Unterbindung des Nord-Süd Durchgangsverkehrs durch Umbau und die veränderte Verkehrsführung in der Nöltingstraße und Gr. Brunnenstraße in 2024. 	<p>In Abstimmung mit der BVM wird die StadtRAD Station in die Große Rainstraße vor Hausnr. 9 verlegt.</p> <p>Es wurde eine Verkehrszählung am 15.02. und 17.02.2024 durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Erläuterungsbericht ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Evaluation des gesamten Projekts ist abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme. Die Bauausführung soll nach derzeitigem Stand in 2025 beginnen.</p>
<p>54. DEHOGA Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>55. 1&1 Versatel Deutschland vom 15.03.2024 Ihre Anfrage bei der Leitungsauskunft der 1&1 Versatel wurde bearbeitet. Benutzen Sie folgenden Link, um die Dokumente herunterzuladen: https://vt-leitungsauskunft.1und1.net/Datashop/StreamProduct.aspx?jobid=eb7270ad-3028-4dcc-83c0-40dddc0cce31</p>	<p>Siehe Stellungnahme zur 2. Verschickung. Es ist Leitungsbestand vorhanden. Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der separaten Leitungstrassenplanung abgestimmt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>56. BT Germany Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>57. Colt Technology Services vom 14.03.2024 Colt hat in dem angegebenen Bereich keine aktiven Trassen und es sich auch keine in Planung. Bitte wählen Sie in Zukunft für Belange in Hamburg den Mailverteiler: sddenetzausbaunord@colt.net</p>	Kenntnisnahme.
<p>58. Dataport vom 14.03.2024 wir haben die Verschickungsunterlagen zur Umgestaltung der Bahrenfelder Straße erhalten und geprüft. Soweit wir erkennen können sind wir nur mit Schachtregulierungen und ggf. geringen Anpassungen betroffen. Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme.</p>	Kenntnisnahme. Details zu den Leitungsumlegungen werden in der separaten Leitungstrassenplanung im Rahmen der Leitungsbesprechung abgestimmt.
<p>59. DB Kommunikationstechnik Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>60. Deutsche Telekom Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>61. Enercity Contracting Nord vom 14.03.2024 In dem von Ihnen angefragten Gebiet sind keine erdverlegten Trassen der enercity Contracting Nord GmbH verlegt.</p>	Kenntnisnahme.
<p>62. euNetworks GmbH vom 14.03.2024 Die euNetworks GmbH betreibt im Bereich der Anfrage keinerlei Versorgungsleitungen oder sonstige Einbauten. Wir möchten Sie darauf hinweisen das Sie über den folgenden Link Ihre Anfrage sehr schnell selbst generieren können. Dies hat für Sie den Vorteil einer sofortigen Auskunft und einmal angemeldet, können Sie jederzeit und überall auf unsere Leitungsauskünfte zugreifen und die Dokumentation einsehen. LISA Portal: https://planauskunft.eunetworks.de/lisa/</p>	Kenntnisnahme.
<p>63. EWE Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>64. GasLINE vom 14.03.2024 ACHTUNG!!! IHRE E-MAIL-ANFRAGE WIRD NICHT WEITER BEARBEITET</p>	

Stellungnahme	Abwägung
<p>Leitungsauskünfte, Koordinierungsanfragen sind ab sofort ausschließlich über das BIL-Portal https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen.</p> <p>Bei Zuständigkeit Open Grid Europe GmbH (OGE) stellt PLEDOC die Antwort im BIL-Portal als Download zur Verfügung. - Die OGE-Auskunft im BIL Portal enthält auch immer eine Auskunft zu den GasLINE LWL-Trassen!</p> <p>Das BIL-Online-Portal der BIL eG ist ein Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche und stellt eine umfassende branchenübergreifende Online-Leitungsauskunft bereit.</p> <p>Die Nutzung der BIL-Leitungsauskunft ist für Sie kostenlos und ermöglicht Ihnen, Ihre Bauanfrage direkt online einfach und schnell zu formulieren. Ihr Vorteil: Sie müssen Ihre Bauanfrage nur einmalig formulieren und erreichen direkt alle an BIL teilnehmenden Leitungsbetreiber. Sind wir für Ihren angefragten Bereich nicht zuständig, erhalten Sie unmittelbar über BIL eine Negativauskunft.</p> <p>Ein weiterer Vorteil für Sie: Sie können Ihre in BIL eingestellte Bauanfrage über eine E-Mail-Weiterleitungsfunktion direkt an weitere Leitungsbetreiber versenden, die derzeit noch nicht in BIL organisiert sind. Eine Stellungnahme erfolgt in diesen Fällen außerhalb des Portals.</p> <p>Weitere Informationen über BIL können Sie dem angehängten Infoblatt "BIL_Flyer_Bauwirtschaft" oder der Seite http://bil-leitungsauskunft.de/ entnehmen.</p>	Kenntnisnahme
<p>65. Gasnetz Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>66. Gasunie Deutschland Services vom 14.03.2024</p> <p>Leitungsauskünfte an die Gasunie Deutschland sind ab sofort ausschließlich über das BIL-Portal unter https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen.</p> <p>Bitte stellen Sie Ihre Anfrage unverzüglich erneut im BIL-Portal ein.</p> <p>Bei Zuständigkeit der Gasunie stellen wir Ihnen unsere Antwort dort als Download zur Verfügung.</p> <p>Das BIL-Online-Portal der BIL eG ist ein Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche und stellt eine umfassende branchenübergreifende Online-Leitungsauskunft bereit. Die Nutzung der BIL-Leitungsauskunft ist für Sie kostenlos und ermöglicht Ihnen, Ihre Bauanfrage direkt online einfach und schnell zu formulieren.</p> <p>Ihr Vorteil: Sie müssen Ihre Bauanfrage nur einmalig formulieren und erreichen direkt alle an BIL teilnehmenden Leitungsbetreiber. Sind wir für Ihren angefragten Bereich nicht zuständig, erhalten Sie unmittelbar über BIL eine Negativauskunft.</p> <p>Ein weiterer Vorteil für Sie: Sie können Ihre in BIL eingestellte Bauanfrage über eine E-Mail-Weiterleitungsfunktion direkt an weitere Leitungsbetreiber versenden, die derzeit</p>	Kenntnisnahme

Stellungnahme	Abwägung
<p>noch nicht in BIL organisiert sind. Eine Stellungnahme erfolgt in diesen Fällen außerhalb des Portals. Weitere Informationen über BIL können Sie dem angehängten Infoblatt "BIL-Flyer-Bauwirtschaft" oder der Seite https://portal.bil-leitungsauskunft.de entnehmen. Wir bitten um Verständnis und bedanken uns für Ihre Mithilfe. Ein Informationsblatt zur Datenschutz-Grundverordnung finden Sie unter www.gasunie.de/downloads -> Filter Datenschutz.</p>	
<p>67. GETEC vom 14.03.2024 Nach eingehender Prüfung Ihrer Anfrage auf Leitungsauskunft vom 13.03.2024 kann ich Ihnen mitteilen, dass in der „Bahrenfelder Straße“ keine Leitungen der G+E GETEC Holding GmbH vorhanden sind.</p>	Kenntnisnahme
<p>68. Giftge Consult c/o nordCom Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>69. Global Connect A/S Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>70. Hamburg Energie vom 19.03.2024 in Anlehnung an unsere Stellungnahme vom 17.05.2023 übersenden wir Ihnen einen aktuellen Fernwärmeübersichtsplan für den angefragten Bereich. Der Leitungsbestand ist unverändert. In Bezug auf die geplante Anschlussleitung Eulenstraße 31 – Krzlg. Bahrenfelder Straße / Klausstraße liegen aktuell noch keinerlei Planungsgrundlagen vor. Bei Fragen hierzu steht Ihnen Herr Marggraf, carsten.marggraf@hamburger-energiewerke.de, Tel. +49 40 6396 4269 zur Verfügung. (Auskunft erfolgt grundsätzlich nur im PDF-Format!) Die in diesem Schreiben und den Anlagen enthaltenen Informationen sind ausschließlich für den Adressaten bestimmt und nur zum Zwecke der diesem Schreiben zugrunde liegenden Auskunftsanfrage zu verwenden. Eine Weitergabe an Dritte oder eine Nutzung für andere Zwecke ist nicht gestattet. In unseren Fernwärmetrassen befinden sich auch 400V-Steuerkabel, beachten Sie mögliche Querverbindungen dieser zu Schaltkästen, Schächten und Gebäuden. Jede Beschädigung von Fernwärmeanlagenteilen der Hamburger Energiewerke GmbH ist umgehend unter Telefon 6396-2871 zu melden. Aufgrabungen und Arbeiten im Bereich von Fernwärmeleitungen sind mit besonderer Rücksicht auszuführen.</p>	Kenntnisnahme

Stellungnahme	Abwägung
<p>Bei Aufgrabungen parallel zu Fernwärmeleitungen in Betonkanälen darf ein lichter Abstand von 0,80 m, bei ihrer Kreuzung ein lichter Abstand von 0,20 m nicht unterschritten werden.</p> <p>Bei Aufgrabungen im Bereich von Kunststoffmantelrohr - Fernwärmeleitungen (KMR) ist jeweils ein lichter Abstand von 0,50 m gefordert, da besonders hier der rohrumhüllende Boden zur Abstützung des Bettungsdruckes und zum Erhalt ihrer Lage notwendig ist. Die erforderlichen Lagepläne, Informationen und Bedingungen sind von der Planstelle des Fernwärmebetreibers einzuholen, Telefon 6396-3551/-2734.</p> <p>Wir weisen ausdrücklich auf die "Empfehlungen für Aufgrabungen im Bereich von erdverlegten KMR" hin.</p> <p>(Unabhängig von den statischen oder sonstigen Erfordernissen sollte ein lichter Mindestabstand zwischen den Fernwärmeanlagen und der Baugrube (bei Böschungen der horizontale lichte Abstand zum oberen Anfang der Böschung) von 1,0 m nicht unterschritten werden.)</p> <p>Leider ist es uns aus Gründen der IT-Sicherheit nicht gestattet, eine Verbindung zu nicht bekannten externen Datenquellen herzustellen.</p> <p>Bitte stellen sie Ihre Anfrage über das ELBE+ Portal der Stadt Hamburg: http://www.hamburg.de/elbeplus/</p> <p>Oder senden sie uns einen Übersichtsplan mit eindeutiger Markierung Ihrer Baumaßnahme, nebst einer Kurzbeschreibung.</p>	
<p>71. Hamburg Gas Consult Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>72. Hamburg Wasser, HWW vom 10.04.2024 Für HWW: In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. 	<p>Wird in der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet • Bei Wasserleitungen aus Grauguss und/oder größer gleich DN 300 sind die geplanten Arbeiten grundsätzlich mit dem zuständigen Netzbetrieb von HAMBURG WASSER abzustimmen. <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig. Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbezirk ein Zeitfenster von 5 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten Sie, sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 10 Tagen vor Baubeginn bei unserem zuständigen Netzbetrieb zu melden. Anmerkungen: Unsere Armaturen müssen immer zugänglich sein im Bereich der Fahrradanhänger. Während des Straßenbau müssen diverse Armaturen in der Höhe angepasst werden. Die Regulierung der Straßenkappen ist durch den Straßenbau auszuführen. Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baubeginn. Kontaktdaten des zuständigen Netzbezirks: Herr Janz Tel.040/788834113 oder 015112115845</p>	
<p>73. Hamburg Wasser, HSE, servTEC vom 10.04.2024</p> <p>Für HSE:</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <p>Im Bereich der Durchfahrt zwischen Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße befindet sich ein Sonderschacht der Hamburger Stadtentwässerung. Dieser Schacht muss für unsere Betriebsfahrzeuge durchgehend anfahrbar sein. Laut Ihrem Leitungsplan LP-02 wurde die Durchfahrtsbreite nachträglich auf 3,5 m reduziert. Direkt über dem Schachteingang (Schachtdeckel) wurden Bordsteine vorgesehen. Zur Info der Schacht kann baulich nicht angepasst werden.</p>	<p>Der Hinweis wird in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.</p> <p>Im Schachtbereich ist kein Bord, sondern nur Pflaster geplant, das im Schachtbereich entsprechend ausgespart wird.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>In diesem Zusammenhang bitten wir um eine bilaterale Abstimmung mit der HSE (Schachtanfahrbarkeit durch HSE- Betriebsfahrzeuge, Blockierung des gepl. Fahrradweges bei Wartungsarbeiten an Sielanlagen, Überbauung vom Schachtdeckel). Unser Ansprechpartner ist Herr Korbel, Tel.: 7888-82156, thomas.korbel@hamburgwasser.de.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. • Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles). • Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können. • Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt. • Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen. • Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen. • Grundsätzlich sind die am R-oder M-Siel vorhandenen Trummenanschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummenanschlüsse an den Sielen sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Nicht mehr benötigte Trummenanschlüsse sind fachgerecht am R- oder M-Siel zu verschließen und die Rohrleitungen bis an das R- oder M-Siel zurückzubauen bzw. zu verdämmern. Die Neuherstellung einzelner Trummenanschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. <p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der</p>	<p>Die Belange der Leitungsträger werden im Rahmen der Leitungsbesprechung abgestimmt.</p>

Stellungnahme	Abwägung
<p>Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrucke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
<p>74. HanseWerk Natur Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>75. ImmoMediaNet Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>76. LWLcom vom 14.03.2024 In dem von Ihnen benannten Bereich <i>Ottensener Hauptstraße, Kleine Rainstraße, Große Rainstraße und Bahrenfelder Straße</i> ist das Leitungsnetz der Eurofiber Nederland B. V. <u>nicht betroffen</u>.</p>	Kenntnisnahme.
<p>77. MTI Teleport München vom 14.03.2024 die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH und die MTI Teleport München GmbH betreiben momentan keine Anlagen im den Bereich der lt. Ihrem Schreiben mit Aktenzeichen A / MR 254 - Bahrenfelder Str. vom 13.03.2024 (Planabstimmung). Ferner sind dort zum jetzigen Zeitpunkt keine Arbeiten unsererseits geplant. Gegen Ihr Vorhaben bestehen somit aus unserer Sicht keine Bedenken.</p>	Kenntnisnahme
<p>78. PKV Projektleitung & Kabelverl. Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>79. PLEdoc vom 14.03.2024 Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg 	Kenntnisnahme

Stellungnahme	Abwägung
<ul style="list-style-type: none"> • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p> <p>---</p> <p>Von der OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.</p> <p>Unter folgendem Link erhalten Sie unsere Antwort zu Ihrer Anfrage: 2. Verschickung - Ottensen – Das autoarme Quartier Umgestaltung der Bahrenfelder Straße in Hamburg vom 13.03.2024 zum Download: https://pledoc-nextcloud.geomagic.io/s/zKajqFM9E2xFX6y Dieser Link ist bis zum 03.05.2024 gültig. Folgende Dokumente sind im Zip enthalten: 20240303039_Stellungnahme_gesamt.pdf[1]</p>	
<p>80. PYUR (Primacom, Martens) Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>81. SH Netz Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>82. Stromnetz Hamburg Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>83. Telefonica Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>84. Telia Carrier Germany vom 14.03.2024 Im Auftrag der Arelion Germany GmbH erteilt Ihnen die SPIE SAG GmbH die folgende Leitungsauskunft. Gemäß Ihrem Schreiben vom 13.03.2024 teile ich Ihnen mit, dass vorhandene und mittelfristig geplante Rohranlagen im Eigentum der Arelion Germany GmbH nicht betroffen sind und somit keine Bedenken von unserer Seite gegen das o.a. Bauvorhaben bestehen.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme	Abwägung
<p>Bitte beachten Sie, dass die Telia Carrier Germany GmbH am 03.03.2023 umbenannt worden ist in Arelion Germany GmbH. Weitere Leitungsanfragen an die Arelion Germany GmbH richten Sie bitte direkt an das für Sie kostenfreie BIL - Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche https://portal.bil-leitungsauskunft.de/</p>	
<p>85. Verizon Deutschland vom 18.03.2024 In dem von Ihnen angefragten Bereich bestehen keine Anlagen der Verizon Deutschland GmbH.</p>	Kenntnisnahme.
<p>86. Vodafone Kabel Deutschland vom 02.04.2024 Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.</p> <p>Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRB-N.Hamburg@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p> <p>Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.</p>	Kenntnisnahme.
<p>87. Wärme Hamburg GmbH Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>88. Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung d. Bundes vom 18.03.2024 Ich kann Ihnen mitteilen, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, hier die BümVT-Netz in RD, in dem betroffenen Bereich keine Nachrichtenkabel liegen hat und auch mittelfristig keine Kabel verlegen wird.</p>	Kenntnisnahme.
<p>89. wilhelm.tel Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>90. willy.tel Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	
<p>91. P + R-Betriebsgesellschaft mbH Keine Stellungnahme erfolgt.</p>	